ISSN 1897-1083

ECHA POLESIA

№ 4(60)2018 KWARTALNIK POLAKÓW NA POLESIU

1919 – SOWIECKA FIKCJA NIEPODLEGŁOŚCI BIAŁORUSI

MOTORYZACJA NA POLESIU

Z HISTORII KOŚCIOŁA W ŁUNIŃCU



Ksenia Lis



Daria Ternowaja

LAUREACI
KONKURSU PLAKATU
NIEPODLEGŁOŚCIOWEGO,
UCZNIOWIE POLSKIEJ
SZKOŁY SPOŁECZNEJ
IM.I.DOMEYKI W BRZEŚCIU



Lilia Siżuk



Polina Żygajło



Anastazja Szyszacka

SPIS TREŚCI

4 Franciszek Lachocki, *Boże Narodzenie*
5 Jan Wójcik , *Poleski świat*

6 Z NASZEGO ŻYCIA
Julia Chodyniuk, *Korzenie, z których wyrastamy*
8 Julia Marczuk, *W 220.Rocznicę urodzin Adama Mickiewicza*



10 *Wernisaż szopek krakowskich*



12 Anna Godunowa, *Święto Edukacji w Pawlinowie*
14 Anna Godunowa, *Nasza podróż do Rakowicy*
16 Dymitr Zagacki, *Hancewicze, podróże nad dawną granicę*
20 Anna Godunowa, *Festiwal «Te Deum» w Juszkiewiczach*
23 Eugeniusz Lickiewicz, *Strażnicy Pamięci w akcji*
25 Eugeniusz Lickiewicz, *W Kobryniu odnowiony kolejny nagrobek. Uroczystości w Juszkiewiczach*

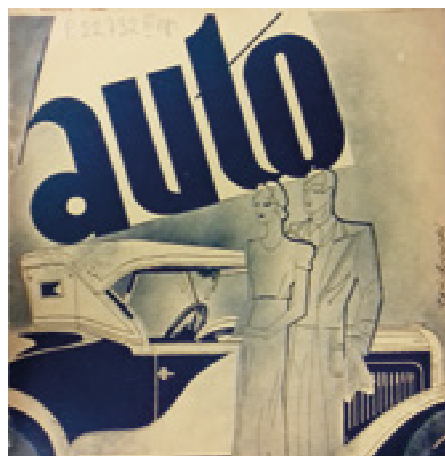
26 HISTORIA
Jerzy Waszkiewicz , *Rok 1919 – sowiecka fikcja niepodległości Białorusi*
30 Dymitr Zagacki, *Kapitan Wacław Radziszewski, bohater obrony Twierdzy Brzeskiej*
32 Dymitr Zagacki, *Walki VIII Batalionu AK na Nowogródczyźnie*
36 Iwan Czajczyc, *Ostatni lot Romana Lampe*
38 Iwan Czajczyc, *O paleniu tytoniu*

40 RELIGIA
Leon Kołosow, *Z historii Kościoła w Łunińcu*

46 PUBLIKACJE
Jerzy Waszkiewicz, *W świetle dokumentów*

50 Z LAMUSA WSPOMNIEŃ
Leon Kołosow, *Wspomnienia filatelistyczne z Łunińca*

55 MOTORYZACJA NA POLESIU
Leon Kołosow, *Proszę prawo jazdy, panie szoferze!*
65 Swiatosław Janoczkin, *Motoryzacja w powiacie łuninieckim i na Polesiu*



'ECHA POLESIA'
Kwartalnik Polaków na Polesiu

Adres Redakcji:
Brześć, 224023
ul. Moskiewska 344 - 56
e-mail: klub_polski@wp.pl
www.echapolesia.pl
tel.: w Brześciu:
Kom. z RB MTS (33) 672 19 37
Kom. z RP 0-037533 672 19 37

Redaktor naczelny:
Alina Jaroszewicz
Projekt jest realizowany we współpracy z Fundacją Wolność i Demokracja i współfinansowany ze środków otrzymanych z Senatu Rzeczypospolitej Polskiej w ramach konkursu na realizację zadania «Współpraca z Polonią i Polakami za granicą w 2018 r.»





Adres korespondencyjny:
Eugeniusz Lickiewicz
Skr. poczt. 63
Plac Wolności 9
Biała Podlaska 1, 21-500

Skład i łamanie:
Olga Brazińska

Korekta
Jan Wasylczuk

Na okładce -
foto Anny Godunowej



Zapraszamy do polubienia naszej strony na Facebooku
facebook.com/EchaPolesia



Boże Narodzenie

Nie, to nie stało się tam, tak daleko, tu się Jezus
narodził, we wsi,
nad poleską rzeką.
Poszli rybacy więcierze wyciągać z przerębli, aż ujrzeli
zorzę nad wioską
i zlękli się do głębi.
Gdy wracali, przed nimi już szli kolędnicy, by
śpiewać-kolędować Dzieciątku i Dziewicy.
I magowie też jechali, szata na nich galowa, jeden z
Białowieży, drugi z Wilna,
a trzeci ze Lwowa.
Wieźli różne dary z sobą dla Dzieciątka: kołyskę z
łoziny, lniane płótno
i kożuszek z jagniątka.
«Chwała Bogu na wysokości», słychać było granie, «a
ludziom pokój na ziemi».

FRANCISZEK LACHOCKI,
BARDZA POLESIA Z PRUŻAN

Poleski Świat

Nad cichym, drzemiącym lustrem wód
oparów ściele się szal.
Wśród bagien rzeka i płytki bród
i cicha bez kresu dal.
I lasów sinych smętny szum
i droga pośród pola,
komarów sennych szary tłum
nad rolą.

Słomiane strzechy małych chat
w topolach szumnych złocą się,
w mokradłach tkwi kaczeńca kwiat
i z chmurą wiatr
w zawody zda się mknie.

Na szary rozmokłej drogi szlak
spadł pierwszy zimowy śnieg.
Mróz lśniący na szybach złożył ślad
i lodem skuł rzeki brzeg.
Nad białą równią stada wron
złowieszczym głosem kraczą
i wilk pędzony z leśnych stron
rozpaczą.

Słomiane strzechy małych chat
pokrył srebrzysty biały puch.
Zasnął poleski cichy świat
i tylko wiatr
ponury mknie jak duch.

JAN WÓJCIK



KORZENIE, Z KTÓRYCH WYRASTAMY

18 grudnia 2018 roku w Brześciu odbyła się popularno-naukowa konferencja pt. Polska. Korzenie, z których wyrastamy, mająca na celu przybliżenie postaci Papieża Jana Pawła II, zorganizowana przez Uniwersytet Trzeciego Wieku «Uścisk dłoni» oraz Polską Szkołę Społeczną im.I.Domeyki. Honorowymi gośćmi byli wicekonsul RP w Brześciu Jerzy Grymanowski, rektor Wyższego Seminarium Duchownego w Pińsku ks. Andrzej Rytko, redaktor naczelny «Ech Polesia» Alina Jaroszewicz, kierownik Działu Literatury Zagranicznej Obwodowej Biblioteki Publicznej im. M. Gorkiego w Brześciu Pani Tatiana Nałobina, prezes miejskiego oddziału ZPB Irena Głuchowska.

Podczas konferencji zostały wygłoszone referaty opowiadające o Papieżu z różnych perspektyw. O spotkaniach Papieża z młodzieżą opowiedziała wykładowca PSS im.I.Domeyki Julia Marczuk.

Specjalnie dla konferencji Dział Literatury Zagranicznej Brzeskiej Biblioteki Obwodowej im. Maksyma Gorkiego zorganizował wystawę «Jan Paweł II – pisarz, papież», na której znalazły się książki związane z osobą Jana Pawła II. Wystawę przedstawiła Pani Tatiana Nałobina, kierownik Działu Literatury Zagranicznej.

Następnie redaktor naczelny «Ech Polesia» Pani Alina Jaroszewicz podzieliła się wspomnieniami o spotkaniach z Ojcem Świętym uczniów Polskiej Szkoły Społecznej im.I.Domeyki oraz laureatów festiwalu «Brzeska jesień z polską piosenką» w roku 2000 i 2002 , a także opowiedziała swoim udziale w audiencji prywatnej na Sali Klementyńskiej.

Główne wątki myśli filozoficznej Karola Wojtyły przedstawiła Szebanowa Irena, dając okazję do zapoznania się z fascynującym światem jego myśli, głównym tematem jego filozofii, którym był człowiek, jego wolność i moralność..

Ojciec Święty, już zanim został Papieżem, nie stronił od żartów, niejednokrotnie odnoszących się do niego samego. O ciekawostkach z życia, dowcipach i śmiesznych historiach z udziałem Papieża opowiedziała dr Julia Chodyniuk, wykładowca PSS im.I.Domeyki.

O miłości do Ojczyzny Papieża wygłosiła







referat prezes Społecznej Instytucji Kulturalno-oświatowej «Uścisk dłoni» Teresa Puńko.

Chór «Uścisk dłoni» zaprezentował ulubione pieśni Ojca Świętego Barkę oraz Góralu, czy ci nie żal.

Rektor Seminarium Duchownego w Pińsku ks. Andrzej Ryłko wystąpił z referatem pt. Rola społeczna i światopoglądowa Jana Pawła II.

Wszystkim występom towarzyszyły prezentacje multimedialne, filmiki, nagrania i zdjęcia z Papieżem. Na samym końcu imprezy został pokazany krótki film o ostatnich dniach życia Jana Pawła II, po obejrzeniu którego wzruszenie publiczności osiągnęło apogeum i wielu z obecnych na sali nie mogło powstrzymać łez. Postać Świętego dotknęła każdego, kto przyszedł na konferencję, każdy dowiedział się czegoś nowego o Papieżu, spojrzał na niego z nowej perspektywy,

DR JULIA CHODYNIUK, BRZEŚĆ





W 220. ROCZNICĘ URODZIN ADAMA MICKIEWICZA

Tam sięgaj, gdzie wzrok nie sięga;
Łam, czego rozum nie złamie
Adam Mickiewicz

Polska Szkoła Społeczna im. Ignacego Domeyki w Brześciu z okazji 220. rocznicy urodzin Adama Mickiewicza zorganizowała konferencję szkolną pt. «Życie i twórczość Adama Mickiewicza».

Podczas konferencji był zaprezentowany film, nagrany przez uczniów Szkoły, o życiu Wieszcza, o miejscach z nim związanych. Uczniowie także recytowały najważniejsze dzieła wielkiego poety: Ballady i romanse, Grażyna, Dziady, Sonety Krymskie, Konrad Wallenrod oraz fragmenty arcydzieła Pan Tadeusz. «Wehikuł czasu» otworzył przed młodzieżą epokę romantyzmu.

Po części oficjalnej wszyscy uczestnicy konferencji zostali zaproszeni do gry «Milionerzy» poświęconej życiu i twórczości Adama Mickiewicza. Każda drużyna miała nazwę związaną z utworami Wieszcza. Grze towarzyszyły nie tylko śmiech, zabawa i integracja, ale i silne emocje związane z rywalizacją.

Następnego dnia uczniowie wybrali się na wycieczkę «Szlakiem Adama Mickiewicza». Trasa wycieczki przewidziała











zwiedzanie muzeum-folwarku Mickiewiczów w Zaosiu, gdzie 24 grudnia 1798 r. urodził się poeta. Prezentowana wewnątrz domu ekspozycja «Powrót Pana Tadeusza» pozwoliła poczuć klimat tamtych czasów.

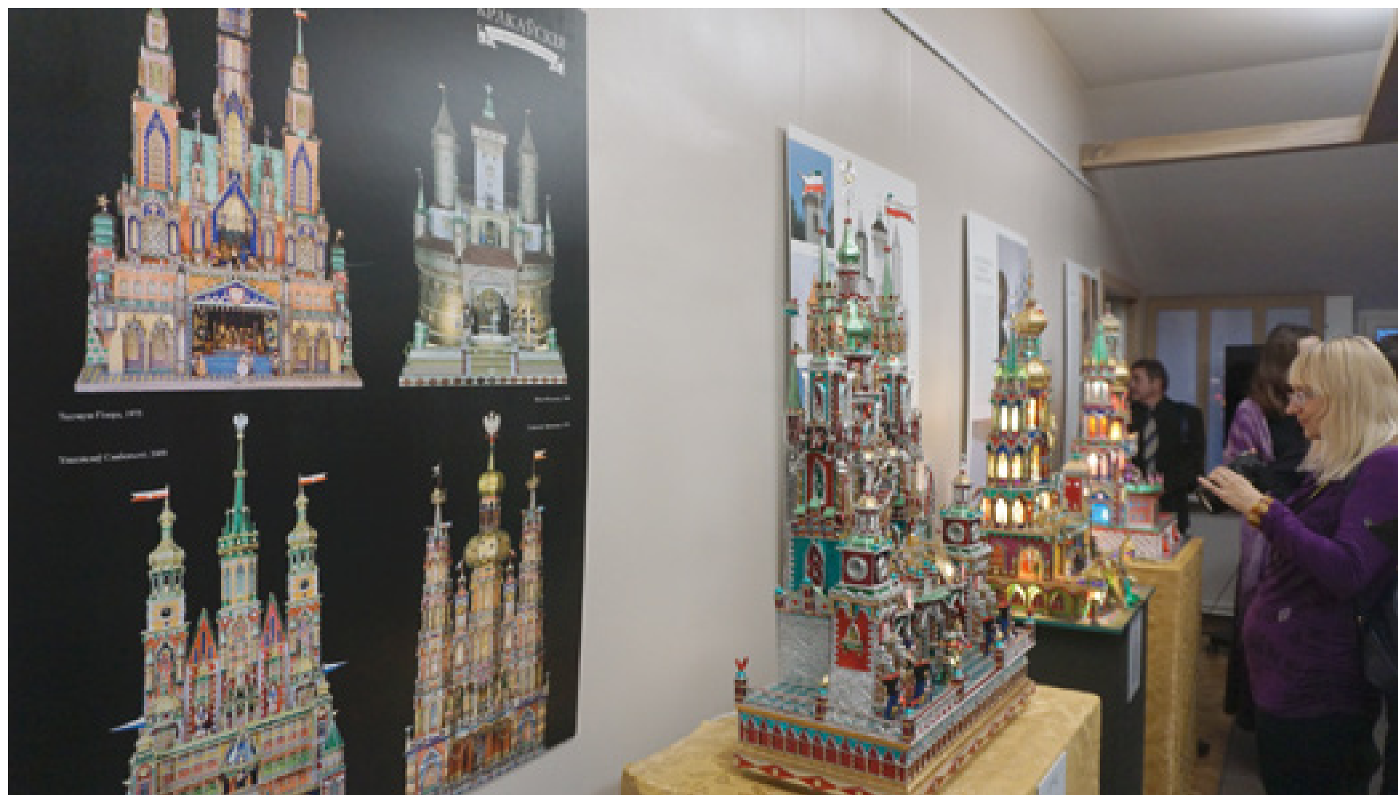
Następnym punktem było jezioro Świteź, pięknem którego zachwycał się Adam Mickiewicz i poświęcił temu nadzwyczajnemu miejscu balladę:

Ktokolwiek będziesz w nowogródzkiej stronie,
Do Płużyn ciemnego boru
Wjechawszy, pomnij zatrzymać twe konie,
Byś się przypatrzył jezioru.

Ostatnim punktem wycieczki był Nowogródek. Uczniowie zwiedzili muzeum Adama Mickiewicza, w którym poeta spędził dzieciństwo i wczesną młodość.

Konferencja i wycieczka edukacyjna miały na celu motywowanie uczniów do poznania literatury i historii okresu romantyzmu, wskazanie możliwości zdobywania wiedzy poprzez aktywne spędzanie czasu wolnego. Podsumowanie wszystkich działań odbyło się 20 grudnia.

JULIA MARCZUK, BRZEŚĆ



WERNISAŻ SZOPEK KRAKOWSKICH W BRZEŚCIU

Wernisaż krakowskich szopek bożonarodzeniowych w Brześciu odbył się 13 grudnia 2018 r. w Muzeum Odzyskanych Dzieł Sztuki Dzięki współpracy Instytutu Polskiego w Mińsku, Konsulatu Generalnego RP w Brześciu z Muzeum Historycznym miasta Krakowa mieszkańcy obwodu brzeskiego spotkali się z prawdziwą polską tradycją, która od 29 listopada br. trafiła na Listę niematerialnego dziedzictwa kulturowego ludzkości przygotowywaną przez UNESCO.

Wystawę otworzyli Konsul Generalny RP w Brześciu Piotr Kozakiewicz, dyrektor Instytutu Polskiego w Mińsku Cezary Karpiński, dyrektor Brzeskiego Obwodowego Muzeum Krajoznawczego Aleksej Mitiukow oraz dyrektorka Muzeum Odzyskanych Dzieł Sztuki Irina Tarima. Do Brześcia na wernisaż wystawy także przybili przedstawiciele Muzeum Historycznego Miasta Krakowa – zastępca dyrektora Anna Śliwa-Suchowiak i kustosz Leszek Sibila. Goście z Krakowa opowiedzieli o historii dorocznych konkursów szopek, o ukrytych w nich tradycjach i symbolach kulturowych. Polonijny Folklorystyczny Zespół Pieśni i Tańca «Karolinka» uświetnił wydarzenie wykonaniem pięknych polskich kolęd.

Przed oficjalnym otwarciem w salach muzeum został zorganizowany warsztat dla dzieci 8-13 lat, którzy pod kierownictwem zaproszonego szopkarza z Krakowa Jakuba Zawadzińskiego przygotowali swoją szopkę. Artysta opowiedział dzieciom o historii architektury Krakowa, podzielił się swoim doświadczeniem w przygotowywaniu szopek oraz oprowadził dzieci po wystawie, zwracając uwagę na zasady kreowania szopek bożonarodzeniowych. W warsztatach wzięli udział dzieci uczący się języka polskiego w Polskiej Szkole Społecznej im.I.Domeyki w Brześciu oraz ich nauczyciele.









ŚWIĘTO EDUKACJI W PAWLINOWIE

Z okazji Święta Edukacji Narodowej nauczyciele Polskiej Szkoły Społecznej im. I.Domeyki w Brześciu udali się w podróż do Pawlinowa, rodowego majątku Bochwiców.

Bochwicowie herbu Radwan posiadali kilka majątków na terenie obecnych rejonów lachowickiego i baranowickiego. Ród ten podarował kulturze polskiej wielu znanych pisarzy, poetów, działaczy społecznych.

Florian Bochwic, pisarz i chrześcijański filozof moralista, był żonaty z Pauliną Majewską, siostrzenicą matki Adama Mickiewicza. Był autorem książki «Pomysły o wychowaniu człowieka». Podkreślał znaczenie edukacji i pracy w wychowaniu młodych ludzi. Opowiadał się za przewagą Boga i religii we wszystkich sprawach ludzkich: «Myśl Boga jest twórcza i prawodawcza, myśl człowieka jest wynalazkowa i naśladowcza, nie mogąc więc sami myślą życia natchnąć i stwarzać, nie uważajmy światów i istot przyrodzenia jako zjawiska wszędzie i zawsze istniejącej natury Bóstwa, ale jako dzieła myśli Boskiej, która jest wszędzie i zawsze» Oprócz idei filozoficznych, Bochwic wypracował własny system pedagogiczny. Twierdził, że wychowanie najkorzystniejszych dla społeczeństwa ludzi można osiągnąć szlakiem połączenia oświaty i pracy, rozwoju harmonijnego umysłowych i fizycznych zdolności. Pisał, że powinniśmy się uczyć tego, co naprawdę rozwija naszą wiedzę, co robi nas korzystnymi społeczeństwu na różnych stanowiskach, w różnych sytuacjach życiowych. Ten system pedagogiczny naszym zdaniem jest bardzo aktualny dziś, kiedy szkoła przeżywa kryzys i wymaga gruntownych zmian, kiedy to, czego uczą się nasze dzieci w szkołach, jest często martwą nauką, oderwaną od życia i realnych potrzeb dnia dzisiejszego, nie mówiąc już o przyszłości.

Florian Bochwic został pochowany na cmentarzu w Darewie, ale jego grób w latach 90-ch zniknął w nieznanych okolicznościach. Nauczyciele podczas spotkania w Pawlinowie podjęli decyzję o rekonstrukcji



grobu Floriana Bochwica w nowym roku. Na pomniku filozofa i pisarza był napis «Twój przykład niech nam pokaże drogę prawdy». Odtworzymy go.

Dzieci Floriana Bochwica zostały wychowane na godnych ludzi. Jan Otton Bochwic był uczestnikiem powstania styczniowego. Zajmował się pomologią – badaniami gatunków roślin owocowych. Na początku XX wieku wydrukował kilka publikacji, jak trzeba zakładać i pielęgnować ogrody owocowe, publikacja jest aktualna do dziś. Brat Jana Ottona Łucjan, powstaniec styczniowy, też został pochowany na cmentarzu w Darewie, grób jego wymaga pilnej renowacji.

Spacerowaliśmy po dawnym parku Bochwiców, nad pawlinowskie jezioro, oglądaliśmy pozostałości dawnej chwały – tu odwiedzali Bochwiców pisarze, myśliciele, wybitni przedstawiciele inteligencji polskiej, tu tętniło życie myśli i ducha.

W drodze powrotnej do Brześcia odwiedziliśmy Brzozówkę, zbiorową mogiłę Żołnierzy 78. Słuckiego pułku piechoty Wojska Polskiego z wojny polsko-bolszewickiej. Położona jest pośrodku leśnej polany. Pośrodku polany znajduje się pomnik z kamiennych bloków na betonowym postamencie w kształcie krzyża. W pomniku jest dużo śladów po kulach – w latach sowieckich nieznani sprawcy strzelali do pomnika na leśnej polanie, komuś nawet martwi żołnierze nie dawali spokoju. W boju zginął tu oficer ppor. Aleksander Łyżwa, dwóch podoficerów oraz przeszło 20 szeregowych, ale dokładna liczba pochowanych w tej zbiorowej mogile nie jest znana.

Oddaliśmy cześć naszym Żołnierzom, zapaliliśmy biało-czerwone znicze. Naszym zdaniem, kwatera w Brzozówce również wymaga konserwacji i remontu. Niewiele pozostało miejsc na naszej ziemi – śladów po wojnie polsko-bolszewickiej, warto o nie dbać by było gdzie zaprowadzić naszą młodzież na żywe lekcje historii.

ALINA JAROSZEWICZ
FOTO ANDRZEJ WASILEWICZ,
WIKTOR BOSAK



NASZA PODRÓŻ DO RAKOWICY

20 października uczniowie i nauczyciele Polskiej Szkoły Społecznej im.I.Domeyki wraz z Aliną Jaroszewicz , redaktor «Ech Polesia» udali się do kaplicy i na cmentarz w Rakowicy. Rakowica jest od XYII wieku związana z polskim książęcym rodem Tołłoczków, wśród których było wielu powstańców, wybitnych naukowców, działaczy społecznych i państwowych.

Po drodze do Rakowicy zatrzymaliśmy się przy przydrożnej kaplicy, postawionej tu w 1932 roku. Kaplica zachowała się i była odnawiana dzięki staraniom byłego księdza proboszcza Jana Wasilewskiego i jego wiernych parafian. Na kaplicy widnieje się napis: Boże, błogosław Ojczyznę naszą» Zapaliliśmy znicze, zatrzymaliśmy się w ciszy przy kaplicy. Alina Jaroszewicz opowiedziała uczniom o funkcji kaplic przydrożnych, czym były w życiu naszych przodków.

W Rakowicy na naszą grupę już czekali Eugeniusz Lickiewicz, opiekun miejsc pamięci obwodu brzeskiego, prezes oddziału ZPB w Prużanie oraz Adam Mickiewicz – wieloletni opiekun miejsc pamięci z Peliszcz, którzy przygotowali kosiarki i piły do wycinania krzaków. Jedni zaczęli prace porządkowe w samej kaplicy, inni zajęli się koszeniem chwastów czy grabieniem stosów liści i gałęzi.

Po wykonanej pracy Alina Jaroszewicz opowiedziała uczniom o rodzie Tołłoczków, uczniowie byli zafascynowani historią zacnego rodu. Tym, jak Jan Tołłoczko w 1863 roku wraz ze swoim teściem za udział w powstaniu styczniowym był skazany na 10 lat zesłania na Syberię i 10 lat banicji. Jak na Syberii go dwukrotnie odwiedzała jego żona Karoliona, wyruszając z Rakowicy przez całą Rosję do swojego małżonka. Jak jeden z synów Jana I Karoliny Stanisław, pochowany na cmentarzu w Rakowicy, został wybitnym chemikiem, dyrektorem Instytutu Chemii we Lwowie, autorem podręczników, a drugi – Ludwik – ministrem Poczt i Telegrafów w wolnej Polsce. Jak wnuczka Jana Tołłoczki Kazimiera zginęła w powstaniu warszawskim, a Zofia, też uzzestniczka powstania,







uciekła z transportu do Oświęcimia. Ośmiu członków rodziny Tołłoczków zginęło w czasie II wojny światowej, wielu przeszło przez więzienia i obozy. W dwudziestoleciu międzywojennym był tu okres dla rodziny najszczęśliwszy – tu przyjeżdżali na wakacje i ferie, tu zbierała się cała rodzina – do 30 osób na wszystkie święta. Brzmiała muzyka, słychać było śpiew i śmiech. Teodor Tołłoczko był wzorowycm gospodarzem, stosował nowoczesne maszyny, najnowsze sprzęty i najlepsze nasiona, założył sad czeresniowy, farmę, staw rybny. Ostatnie rodzinne spotkanie odbyło się w lipcu 1939 roku. Dzi ś nie zostało nic z majątku Tołłoczków, ani z sadu i parku. Teodor Tołłoczko, budując kaplicę w 1908 roku, wierzył,że stanie się miejscem spoczynku jego rodu. Niestesty, groby na cmentarzu jak i kaplica byli wielokrotnie dewastowane. A wiatr historii rozprószył rodzinę po świecie. Przybywamy tu co roku, pamiętając że «ojczyzna – to pamięć i groby». Pełni wdzięczności i podziwu dla wspaniałęgo rodu Tołłoczków .

Zapaliliśmy biało-czewone znicze na każdym grobie, odmówiliśmy «Anioł Pański» w ciszy rakowickiego cmentarza, myśląc o tajemnicy przemijania i o tym,że energia życia i miłości jednak dalej tu trwa i odbija się echem w naszych sercach. Na stronie *www.echapolesia.pl* można obejrzeć filmik o Rakowicy autorstwa Olgi Semianiuk i Andrzeja Wasilewicza – zapraszamy.







Jeden z nielicznych przedwojennych domów

WYCIECZKI NAD DAWNĄ GRANICĘ. HANCEWICZE

Kolejnym punktem naszych wypraw nad dawną granicę są Hancewicze. To niewielkie poleskie miasteczko. Podobnie jak w okresie międzywojennym Hancewicze są prawie zewsząd otoczone podmokłymi lasami. Położone między Baranowiczami i Łunińcem miasto jest połączone koleją z tymi większymi miejscowościami.

W latach 1920-1930 wszystkie niemal budynki w Hancewiczach budowano z drewna. Niestety, po upływie czasu, przetrwały tylko pojedyncze przedwojenne domy. Wielki pożar 1934 r., wojna światowa, a potem okres powojennego budownictwa spowodowały, iż w centrum miasteczka przeważają bezstylowe szare bloki wzniesione w tzw. stylu realizmu socjalistycznego.

Obecne Hancewicze to ciche prowincjonalne miasto. Z powodu braku pracy i małych zarobków młodzież wyjeżdża stąd do wielkich miast. W latach międzywojennych Hancewicze były szybko rozwijającym się miasteczkiem. Wybudowano tu hutę szkła kolorowego, która jednak upadła w 1927 r. Powstało wiele sklepów różnych branż, zakłady przetwórstwa i drobnego rzemiosła. W liczących około 2 tysięcy mieszkańców Hancewiczach działało pięć hoteli, restauracja i kawiarnia. Wkrótce po pożarze



W Hancewiczach

wybudowano szkołę, synagogę, aptekę. W 1936 r. zbudowano nowy drewniany kościół pw. Zwiastowania NMP. W latach 50. na rozkaz władz komunistycznych świątynie rozebrano i zbudowano w tym miejscu Dom Kultury, w plebanii zaś rozmieszczono redakcję gazety rejonowej.

Międzywojenne Hancewicze były osiedlem wielonarodowościowym. Mieszkali tam Polacy, Białorusini, Żydzi, Litwini, Ukraińcy, Rosjanie, Tatarzy, Cyganie i inni.

Odległość do granicy z ZSRR wynosiła wówczas zaledwie 20 km. Położenie geograficzne Hancewicz znajdujących się blisko pasu granicznego zwróciło uwagę oficerów Korpusu Ochrony Pogranicza. W okolicach miasteczka powstały strażnice broniące kraju zarówno przed bandami zbrojnymi i dywersantami przerzucanymi ze wschodu. W pobliskim Ludwikowie rozlokowano dowództwo jednostki administracyjnej – batalionu Ochrony Pogranicza. Hancewicze zaś stały się siedzibą 15 szwadronu kawalerii KOP.

Służba w kawalerii KOP różniła się od służby w pułkach liniowych. Jak napisano w wydaniu specjalnym pt. «Korpus Ochrony Pogranicza. W pierwszą rocznicę objęcia służby na wschodniej granicy Rzeczypospolitej 1924-1925», zadaniem szwadronu było prowadzenie działań pościgowych, patrolowanie terenu, w dzień i w nocy, na odległości nie mniejsze niż 30 km, a także utrzymywanie łączności między odwodami kompanijnymi, strażnicami i sąsiednimi oddziałami oraz eskortowanie i organizowanie posterunków pocztowych. Wymienione zadania szwadron realizował zarówno w strefie nadgranicznej, będącej strefą ścisłych działań KOP, jak również w pasie ochronnym sięgającym około 30 km w głąb kraju. Szwadron był też jednostką organizacyjną, wyszkoleniową, macierzystą i pododdziałem gospodarczym. »»»



Dom mieszkalny oficerski. // *Zdjęcie z książki «Budownictwo Wojskowe 1918-1935»*

»»» w pierwszych latach po objęciu swego odcinku. Niestety, nie wszyscy żołnierze wytrzymywali pobytu wśród bagien i lasów. Przedwojenne nekrologi informowały o dwóch kawalerzystach z szwadronu «Hancewicze» zmarłych podczas niesienia służby. Kapral Bronisław Czyngis Chan zmarł 5 czerwca 1928 r., spoczął na cmentarzu w Hancewiczach. Kapral Wilhelm Piotrowski zmarł 4 października 1932 roku, został pochowany na cmentarzu w Czuczewiczach.

Poprzez całe dwudziestolecie międzywojenne dowództwo KOPu polepszało w miarę możliwości byt swoich podkomendnych. Już w latach 1920ch województwa wschodnie były objęte wielką akcją budowlaną



Tak wygląda budynek obecnie

polegającą na wzniesieniu strażnic, domów mieszkalnych dla oficerów i koszar dla żołnierzy.

Nie były wyjątkiem Hancewicze. Budownictwem kierowało tu Szefostwo Budownictwa KOP sformowane 1 września 1930 r. Jak wynika ze starych fotografii, wzniesiono tu budynek koszarowy, stajnię, łaźnię-pralnię, magazyn furażu i kuźnię. O budowie domów oficerskich pomieszczono wzmiankę w książce «Budownictwo Wojskowe 1918-1935» wydanej w Warszawie w 1935 r.

Obecnie w Hancewiczach zachował się tylko dawny oficerski dom mieszkalny. Jest jedyną pozostałością po szwadronie KOP. Obecnie mieści się tutaj siedziba miejscowej inspekcji sanitarnej.

W ramach mobilizacji częściowej zarządzonej w marcu 1939 r. szwadron «Hancewicze» przegrupował się w rejon Wielunia, gdzie organizowany był ćwiczebny pułk kawalerii KOP. W Hancewiczach szwadronu nie odtworzono – koszary stały puste do wybuchu wojny. W maju jednostka weszła w skład 1 pułku kawalerii KOP jako jego 6 szwadron. Podczas kampanii wrześniowej wielu oficerów pełniących służbę w szwadronie «Hancewicze» trafiło do niewoli sowieckiej. Rtm. Śliwiński Władysław, ostatni dowódca szwadronu w okresie pokoju, zginął w Starobielsku, por. Tadeusz Stupnicki został zamordowany w Katyniu. Tam też zginął podporucznik rez. Wacław Piotr Russocki, prawnik i dyplomata. Zmarł lub został zamordowany w ZSRR także pierwszy dowódca jednostki mjr Stanisław Starzecki, kawaler orderu Virtuti Militari.

Kolejnych pamiątek pogranicznej przeszłości miasteczka należy szukać na starym cmentarzu katolickim. Większość pochówków pochodzi z okresu międzywojennego. Wyróżnia się wśród nich grób leśniczego Polikarpa Aleksandrowicza zamordowanego przez nieznanego zbrodniarza nad granicą sowiecką w 1931 r. Temu głośnemu wypadkowi poświęcono wówczas artykuł pt. «Kto zamordował leśniczego?» w gazecie «Kurier Nowogródzki»: «W dniu 30 sierpnia posterunek policyjny w gminie makowickiej zaalarmowany został wiadomością, że w leżącym nad granicą sowiecką lesie w pobliżu gajówki «Kraśnik» znaleziono zwłoki leśniczego Polikarpa Aleksandrowicza. Wysłany niezwłocznie na miejsce wypadku posterunkowy stwierdził, że na osobie Aleksandrowicza dokonano morderstwa. Świadczyła o tym rana od kuli rewolwerowej w piersiach oraz kilka łusek od naboi, pozostawionych na miejscu zbrodni». Wkrótce oskarżono o morderstwo gajowego Aleksandra Rytwińskiego. Oskarżony stanął przed Sądem Okręgowym. Brak jednak dowodów winy spowodował, że Rytwiński został uniewinniony. Okoliczności śmierci leśniczego tak więc i pozostały tajemnicą.

DYMITR ZAGACKI



Budynek pralni szwadronowej

Grób Polikarpa Aleksandrowicza na cmentarzu katolickim. // *Fot. Mariusz Proskień*



I FESTIWAL PIEŚNI RELIGIJNEJ I PATRIOTYCZNEJ «TE DEUM» W JUSZKIEWICZACH W OBWODZIE BRZESKIM



Chór «Przyszłość» z Nowej Myszy

9 września 2018 roku odbył się w Juszkiewiczach , niewielkiej wsi w okolicach Baranowicz, I Festiwal Pieśni Religijnej «Te DEUM» Festiwal został zorganizowany przez oddział Związku Polaków na Białorusi w Juszkiewiczach przy wsparciu Konsulatu Generalnego RP w Brześciu oraz Fundacji «Pomoc Polakom na Wschodzie» Patronat medialny zapewniła redakcja kwartalnika polskiego «Echa Polesia». W Festiwalu wzięło udział 11 chórów polskich i zespołów z oddziałów ZPB, razem – 270 uczestników.

Wystąpili chór «Przyszłość» z Nowej Myszy, chór «Srebrny Kamerton» z Lachowicz, Chór «Słoneczko z Baranowicz, zespół z Lelczyc «Surma», chór»Tęcza»z Mińska, chór UTW z Brześcia «Uścisk dłoni», chór «Liber Cante» z Mińska, zespół»Przyjaźń»z Lachowicz, chór Polonez» z Mińska, chór parafialny z Nowej Myszy, chór «Społem»z Mińska Wśród honorowych gości Festiwalu byli: Jerzy Grymanowski, wicekonsul Konsulatu Generalnego RP w Brześciu, Renata Dziemiańczuk, wiceprezes Związku Polaków na Białorusi, Andrzej Poczobut, członek Rady Naczelnej ZPB, znany dziennikarz, Alina Jaroszewicz, redaktor pisma «Echa Polesia», Helena Marczukiewicz, prezes oddziału mińskiego ZPB, Elżbieta Gołosunow, prezes ZPB w Baranowiczach, Elwira Jarmolicz, dyrektor SSP im.T.Rejtana w Baranowiczach, Teresa Puńko, prezes UTW z Brześcia, Janina Prudnikowa, prezes oddziału ZPB w Lachowiczach, Maria Okołotowicz, prezes oddziału ZPB w Nowej Myszy, Jana Predko, prezes oddziału ZPB w Stołpcach, Eugeniusz Lickieiwcz, prezs oddziału ZPB w Prużanach, Stanisław Szkodzik z Małżonką Juszkiewiczanin z Mińska sponsor Festiwalu. Głównym zadaniem Festiwalu było godne ucczenie 100. Rocznicy odzyskania Niepodległości Rzeczypospolitej oraz 100. Rocznicy powstania parafii Św.Trójcy w Juszkiewiczach.

Festiwal rozpoczęła Msza Św., celebrowana przez ks.proboszcza w Juszkiewiczach Leonarda Okołotowicza oraz ks. Aleksandra Kononowicza, proboszcza z Mozyrza. Kościół był pięknie udekorowany w barwach narodowych. Mszę uświetnił śpiew chóru «Przyszłość» z Nowej Myszy. Podczas Liturgii procesja wiernych i gości ruszyła na cmentarz, by uczcić pamięć mieszkańców wsi Juszkiewiczae, którzy zginęli 5 kwietnia 1945 roku, a także pomodlić się przy grobach byłych kapłanów , proboszczów parafii.

Organizator i dyrektor Festiwalu, Dymitr Burec, podczas innauguracji powiedział o tym,że Juszkiewicze i Juszkiewiczanie zasłużyli na bycie miejscem Festiwlau»Te Deum» Od wieków mieszkali tu potomkowie szlachty polskiej, dobrzy gospodarze, twardzi i odważni – sól polskiej ziemi. Za Wiarę, Honor, Ojczyznę oddawali swoje życie, płacili utratą mienia i dobrobytu. Mieszkańcy okolicznych wsi i pobliskich Baranowicz mówili o nich: «harde Juszkoucy», «zajadłe Polaki». Starsi mieszkańcy pamiętają jeszcze doskonale zorganizowane uroczystości okolicznościowe i piękne śpiewy w juszkiewickim kościele – mieszkańcy Juszkiewicz słynęli z doskonałych talentów wokalnych. Po wojnie Juszkiewiczanie nie ugięli się władzy sowieckiej, stawiając opór kolektywizacji. W swoim świętym uporze byli tak twardzi i konsekwentni, że władzom sowieckim tak i nie udało się zapędzić Juszkiewiczan do kołchozu. Wtedy władza zabrała mieszkańcom ziemię, przekazała ją sąsiednim kołchozom, a najaktywniejszych «przeciwników sowieckiej kolektywizacji» zesłała do Kazachstanu i na Syberię

O historii Juszkiewicz opowiedziały zebranym Alina Burec i Polina Nowicka, prowadzące Festiwal.

Podczas Festiwalu zostało wykonanych 36 utworów. Tematyka utworów była zróżnicowana począwszy od starożytnych pieśni religijnych i polskich pieśni hymnicznych « Boże coś Polskę», «Święta miłości kochanej ojczyzny», «Marsz,marsz Polonia», »»»


Chór «Srebrny kolmerton» z Lachowicz


Zespół «Surma» z Lelczyc


Chór parafialny z Nowej Myszy


Chór «Polonez» z Mińska


Chór «Słoneczko» z Baranowicz


Chór «Liber Cante» z Mińska

»»» Rota, czy też pięni porozbiorowych «Mazurek 3 Maja», «Warszawianka», pieśni legionowych, pieśni z II wojny światowej – Modlitwa obozowa», jak i pieśni czasów najnowszych; «Żeby Polska była Polską», «A mury runą».

Po zakończeniu programu wszystkim uczestnikom zostały wręczone nagrody i dyplomy, przygotowane przez organizatorów i sponsorów. Nagrody wręczali Jerzy Grymanowski, wicekonsul RP w Brześciu oraz Renarta Dziemiańczuk, wiceprezes ZPB do spraw kultury.

Podczas podsumowania Jerzy Grymanowski wszystkim uczestnikom i dyrygentom festiwalu wyraził słowa uznania i gratulacji oraz życzył dalszego rozwoju muzycznego.»

W swoim wystąpieniu Alina Jaroszewicz, dziękując «ambasadorom polskiej piosenki», powiedziała:

«Polska pieśń patriotyczna posiada w naszym etosie charakter i wymiar sakralny. Symbolizuje jedność i odrębność narodu oraz formę społecznej manifestacji uczuć. Pozwala w różnych okresach naszej historii pełnić niejednokrotnie rolę hymnów narodowych – nie przypadkowo wysłuchaliśmy dziś tyle pieśni hymnicznych. Pieśń znajduje wyraz w śpiewach na cześć Boga lub upamiętniając wielkie wydarzenia, związane obroną wolności czy zachowaniem najcenniejszych tradycji narodowych. Śpiew, przekazywany z pokolenia na pokolenie jest świadectwem historii i sprawdzianem tożsamości narodowej mieszkańców. Niech polskie pieśni religijne i patriotyczne i dziś, w naszych czasach, dzięki Wam jednoczą i umacniają rodziny, rozpalają miłość Ojczyzny, wspierają na duchu i dodają otuchy. Zachowajmy te piękne pieśni naszych przodków w naszych domach, szkołach, kościołach – w naszym sercu i w naszym życiu».

Na stronie «Ech Polesia» mogą Państwo obejrzeć film, nagrany podczas Festiwalu przez naszych operatorów Olgę Semianiuk i Andrzeja Wasilewicza.

ANNA GODUNOWA,
JUSZKIEWICZE-BRZEŚĆ

«STRAŻNICY PAMIĘCI» W AKCJI



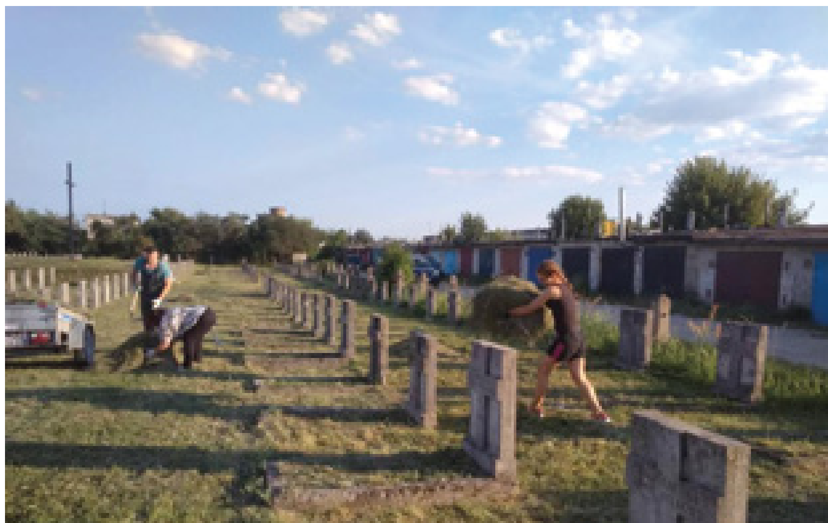
Po pracach porządkowych w Arabowszyźnie – najstarszy i najmłodszy uczestnicy programu «Strażnicy Pamięci» – Edward Jaroszewicz(88 lat) i jego prawnuk Stanisław Sawa (9 lat)

W polskiej tradycji narodowej pamięć o zmarłych przodkach, szacunek do ich miejsc pochówku, troska i opieka nad grobami od zawsze zajmowali miejsce szczególne. Warto przypomnieć, że jednym z pierwszych trosk odrodzonej państwowości Polskiej było należyte zorganizowanie ochrony zabytków, co otrzymało swój wyraz w dekrecie z dnia 31/X-1918r. o opiecę nad zabytkami sztuki i kultury. Niestety, zamierzenia te zakrojone na szeroką skale nie mogły być wprowadzone w życie z powodu braku środków w budżecie odradzającej się Polski.

W drugiej połowie lat 20-ch zostaje utworzone Polskie Towarzystwo Opieki nad Grobami Bohaterów, które posiada oddziały Wojewódzkie, Powiatowe i Gminne. W Brześciu n/Bugiem «Towarzystwo» powstaje w 1927 roku, – jego Zarząd Okręgowy mieścił się przy ul.Krzywa Nr.21. W odezwie Zarządu Towarzystwa do wszystkich obywateli województwa Poleskiego czytamy: «... Sprawą doniosłego znaczenia jest roztoczenie opieki nad cmentarzami i mogiłami poległych żołnierzy.... Oddawanie czci zmarłym jest stare jak świat, a oddawanie czci zmarłym zasłużonym dla społeczeństwa, jest obowiązkiem każdego kulturalnego narodu. ...To też cel nasz jest długiem wdzięczności wobec tych, którzy złożyli życie swe i krew na Ołtarzu Ojczyzny dla wyzwolenia Jej z przeszło stuletniej niewoli i wywalczenia niepodległości...Spełnijmy obowiązek nasz bądź to radą, czynem lub środkami materialnymi pomóżmy do urzeczywistnienia tego, co nam nakazuje święty obowiązek narodowy...»

– Słowa powyższego apelu wydają się być aktualne szczególnie dzisiaj, w roku jubileuszowym, kiedy obchodzimy 100. rocznicę odzyskania przez Polskę niepodległości.

Dlatego Brzeski Obwodowy Oddział Związku Polaków na Białorusi w roku jubileuszowym podjął się zaszczytnego zadania realizacji we współpracy z Fundacją Pomocy Polakom na Wschodzie projektu «Strażnicy Pamięci», który pomimo opieki nad Miejscami Pamięci Narodowej szczególny nacisk kładzie na wychowanie patriotyczne młodzieży polskiego pochodzenia. Jak zaznaczyła podczas spotkania terenowych prezesów oddziałów ZPB w siedzibie KG RP w Brześciu prezes obwodowego oddziału ZPB (oraz pomysłodawca projektu) Alina Jaroszewicz: «Nawet najlepiej zorganizowane imprezy, poświęcone 100-leciu niepodległości Polski nie będą warte niczego, gdy zapomnijmy o tych, co wywalczyli Polsce niepodległość, gdy nie zatroszczymy się o groby naszych Bohaterów».



Koszenie trawy na brzeskim cmentarzu na 20 roku na Reczycy przez grupę oddziału brzeskiego miejskiego ZPB (prezes Irena Głuchowska)



«Strażnicy» z Kobrynia – to oni opiekują się cmentarzami polskimi w Kobyniu. Na czele grupy – Aleksander Jarmoszuk, prezes oddziału ZPB w Kobryniu



Brzozówka. Koszenie trawy przez Dymitra Burca, prezesa oddziału ZPB w Juszkiewiczach

»»» Z satysfakcją można stwierdzić, że w sprawie opieki nad Miejscami Pamięci Narodowej na Polesiu wśród członków Związku Polaków nie pozostało obojętnych osób. Szczególne nasilenie prac przypadło właśnie na okres, poprzedzający 15 sierpnia, kiedy obchodzimy podwójne święto Wniebowzięcia Najświętszej Marii Panny oraz Wojska Polskiego. Pracę trwały i w Juszkiewiczach – na cmentarzu i kwaterze żołnierzy AK, w Arabowszczyźnie przy pomniku Trzech Krzyży, w Brzozówce na kwaterze Strzelców Słuckich (Dymitr Burec), na cmentarzu w Baranowiczach przy licznych grobach żołnierzy WP (Jadwiga Szustal), w Prużanie przy kwaterze żołnierzy WP (Eugeniusz Lickiewicz), w Kiwatyczach i Wysokim (Adam Mickiewicz). Na szeroko zakrojoną skalę przeprowadzono pracę w Kobryniu i Buchowiczach – kwatery żołnierzy WP oraz cmentarz przy ul. Pierwomajskaja (Aleksander Jarmoszuk), a szczególnie w Brześciu – przy kwaterze żołnierzy WP na cmentarzu przy ul. Puszkińska, na cmentarzu żołnierzy WP na Rzeczycę, przy pomniku marynarzom Flotylii Pińskiej w Mokranach oraz przy grobie por. W.Waryszczaka w Ołtuszu (Irena Głuchowska). Niestety, trzeba też przyznać, że by jednocześnie przeprowadzić pracę porządkowe przy wszystkich Miejscach Pamięci Narodowej w obwodzie brzeskim, trzeba zaangażować też zdecydowanie więcej osób. Jednak bardzo sympatycznym akcentem przy tej akcji stał się fakt, że do prac porządkowych, prowadzonych przez członków Związku Polaków często włączają się też osoby w Związku nie zrzeszone, – i nie tylko Polacy, lecz także Białorusini.

EUGENIUSZ LICKIEWICZ,
KOORDYNATOR PROGRAMU
«STRAŻNICY PAMIĘCI»

UROCZYSTOŚCI W JUSZKIEWICZACH

11 listopada br. z okazji 100-lecia odzyskania przez Polskę niepodległości, Msza Św. za Ojczyznę odbyła się również w małej wsi Juszkiewicze, celebrowana przez proboszcza parafii ks. Leonarda Okołotowicza. W tym dniu do Juszkiewicz na zaproszenie prezesa ZPB Dymitra Burca przybyli goście nie tylko z Baranowicz, Brześcia i Mińska, a nawet dawni mieszkańcy wsi ze Szwajcarii.

Po Mszy Św. na położonym obok kościoła cmentarzu odbyło się poświęcenie nowego pomnika na grobie zamordowanego przez Gestapo za związek z AK śp. ks.Bolesława Rutkowskiego. Pomnik został wykonany dzięki wsparciu członka oddziału brzeskiego obwodowego ZPB Andrzeja Szykieli. W uroczystościach wzięli udział Eugeniusz Lickiewicz, członek Rady Naczelnej ZPB, członkowie ZPB z Baranowicz, Nowej Myszy, Kroszyna, Brześcia.

RED.

Na ostatnim foto – Andrzej Szykiela, fundator pomnika



ROK 1919 – SOWIECKA FIKCJA NIEPODLEGŁOŚCI BIAŁORUSI

1. BIAŁORUŚ

Przede wszystkim zadajmy sobie pytanie, w jaki sposób mogła powstać i jak długo istnieć na Białorusi republika sowiecka? Złożyły się na to dwa tradycyjne czynniki predysponujące powstanie niepodległego bytu państwowego: wewnętrzne i zewnętrzne. Te same uwarunkowania zresztą mogą ten byt zniszczyć. Ich analiza pozwala uzmysłowić sytuację w konkretnym kraju w określonym czasie. Pozwala również ocenić, czy ten byt jest realny, czy tylko imitacją, wywołaną doraźnymi względami politycznymi.

Specyfika sytuacji geopolitycznej Białorusi okresu lat 1917–1920 polegała na tym, że była ona terenem nieustających starć zbrojnych, zarówno pogłosów pierwszej wojny światowej, jak i późniejszych konfliktów rozgrywających się na tym obszarze. Na skutek tego w latach 1918–1920 większa część terytorium kraju znajdowała się poza bolszewicką kontrolą. Od momentu zwycięstwa bolszewików w Rosji oraz utworzenia swoich struktur na Białorusi w grudniu 1917 roku, do czasu ostatecznego opanowania ziem białoruskich w październiku 1920 roku, bolszewicy sprawowali rządy w Mińsku przez okres zaledwie dziesięciomiesięczny, z dużymi przerwami spowodowanymi okupacją niemiecką i wojną polsko-bolszewicką.

Toteż w momencie, kiedy w Rosji toczyła się wojna domowa, przebieg wydarzeń na Białorusi przedstawiał się inaczej. Wysiłki bolszewików, których pozycja na froncie zachodnim była silna, skierowane były głównie przeciwko Polsce, z uwagi na brak na tamtych obszarach liczących się sił «białych». Definitywnie okres wojny na Białorusi zakończyło zatem zawarcie traktatu Ryskiego w marcu 1921 roku, formalnie kładącego koniec wojnie polsko-bolszewickiej[1].

Na nierosyjskich kresach byłego imperium wiadomość o obaleniu Rządu Tymczasowego w październiku 1917 roku, rozpaczliwie usiłującego zachować jedność wielonarodowego państwa, przyjęto raczej z aprobatą, a gdzie nigdzie z ufnością w uzyskanie większej autonomii i samodzielności. Niektóre bardziej zaawansowane w swym rozwoju narody wiązały z zaszłą zmianą nadzieje na większą niezależność od Piotrogrodu, nawet ewentualne uzyskanie niepodległości państwowej. Lecz sytuacja w poszczególnych częściach byłego imperium była bardzo zróżnicowana.

Na Białorusi i na Froncie Zachodnim po przewrocie bolszewickim władza faktycznie znalazła się w rękach komitetów wojskowo-rewolucyjnych, które przejęły władzę w Mińsku następnego dnia po przewrocie w Piotrogrodzie. Te struktury władzy bolszewickiej objęły rządy na terytorium nie zajętym przez Niemcy. O jakichkolwiek sowietach czy też organach przedstawicielskich nie było mowy. A więc po puczu bolszewickim 1917 roku Białoruś pozostawała właściwie pod zarządem wojskowym. W terenie władzę wykonawczą sprawowały organa nadzwyczajne różnego autoramentu: tzw. komitety wojenno-rewolucyjne, o nieokreślonym zakresie pełnomocnictw, WCzK, rewolucyjne trybunały, komisarze itp. W ich składzie dominowali wojskowi obcego pochodzenia, których z Białorusią nic nie łączyło. Nie uznawali ani samego faktu istnienia narodu białoruskiego, ani Białorusi jako odrębnego kraju.

Z kolei ówczesne społeczeństwo białoruskie nie wyłoniło z siebie znaczącej narodowej siły politycznej mającej istotny wpływ na sytuację w kraju. Absolutna większość ludności białoruskiej, której tożsamość narodowa dopiero się budziła, mieszkała na wsi, w oderwaniu od ośrodków kultury i edukacji, poza sferą oddziaływania stronnictw politycznych. Brak narodowego szkolnictwa, ośrodków kulturalnych, masowych wydawnictw białoruskich rodziły bierność społeczną, zaś nieliczna miejscowa inteligencja prawie nie miała wpływu na masy. Nawet najbardziej

1. R. Wojna, ***Wojna domowa Rosji a Białoruś*** [w:] *Polska–Białoruś 1918–1945 (Zbiór studiów pod redakcją naukową Wiesława Balceraka)*, Warszawa 1994, s. 40–41.

zagorzali narodowcy białoruscy nie domagali się do 1917 roku całkowitej niepodległości kraju. Szczytem ich marzeń była autonomia w składzie Rosji, gdyż zdawali sobie sprawę z tego, że na Białorusi brakowało szerokiej bazy społecznej dla ruchu narodowego, a postulat odłączenia się od Rosji był niepopularny.

Jednakowoż w grudniu 1917 roku udało się zwołać w Mińsku I Ogólnobiałoruski Zjazd, pierwsze w historii tego narodu forum narodowe, które miało określić państwowy i społeczny status Białorusi w warunkach rozpadu imperium rosyjskiego, oraz powołać organ władzy na tym terytorium. Mimo, że proponowany na nim projekt uchwały nie przewidywał oderwania Białorusi od Rosji[2], bolszewicy zdecydowali się na rozpędzenie zjazdu, ponieważ obawiali się powstania nowego ośrodka władzy o charakterze narodowym, konkurencyjnego wobec bolszewickiego Komitetu Wykonawczego Obwodu Zachodniego i Frontu. Drugiej próby usamodzielnienia się dokonano po wypędzeniu bolszewików, pod okupacją niemiecką. 25 marca 1918 roku proklamowano w Mińsku Białoruską Republikę Ludową. Dokonała tego niewielka grupa narodowców niedoświadczona politycznie i niemająca szerokiego poparcia społecznego. Ten projekt zbudowania państwowości nie został uznany na szczeblu międzynarodowym. Próby te dowiodły, że Białoruś nie była wówczas przygotowana do niepodległości, utworzenia samodzielnego narodowego państwa białoruskiego.

2. POLSKA

A jakie było stanowisko Polski w tej kwestii?

Władze polskie popierały dążenia niepodległościowe Białorusinów, jak zresztą i innych narodów dawnego imperium rosyjskiego, w myśl lansowanej przez Naczelnika Państwa i jego stronników «idei federacyjnej». Prócz Polski, Litwy i Ukrainy do federacji tej należeć miała także Białoruś. Jednak w marcu 1920 roku Polska zrezygnowała z planów ustanowienia niezależnego państwa białoruskiego. Zgadzano się tylko na lokalny samorząd oraz autonomię kulturalną na obszarze Mińszczyzny[3]. Przekonano się bowiem, że Białoruś jest zupełnie jeszcze nieprzygotowana do niepodległości. Potwierdzały to raporty urzędników Zarządu Cywilnego Ziem Wschodnich (ZCZW), funkcjonującego na wyzwolonych spod bolszewików terenach Białorusi. Urzędnicy tej instytucji zwracali uwagę na powierzchowność ruchu białoruskiego, niski poziom wykształcenia ludności białoruskiej, brak wśród niej jednostek światłych, które by mogły podjąć się pracy państwowotwórczej. «Brak ludzi szczerze oddanych sprawie białoruskiej – meldowano – brak też elementarnego uświadomienia». Informowano również, że narodowościowy ruch białoruski «to zabawka 40 zapaleńców, którzy sztucznie rozdmuchują do rozmiarów niebywałych samopoczucie narodowe, którego w istocie nie ma». Z doniesień lokalnej administracji ZCZW wynikało, że nieliczni działacze białoruscy nie mieli jednoznacznie określonej linii politycznej i zdawali sobie sprawę ze słabości ruchu białoruskiego, choć niektórzy z nich (Wacław Iwanowski, Jazep Losik, Symon Rak-Michajłouski, Kuźma Tereszczenko) lud swój uważali za uświadomiony politycznie. Przejawiano przy tym daleko posuniętą roszczeniowość wobec strony polskiej, nie podejmując się żadnych zobowiązań[4]. Raporty zawierały także oceny ludności białoruskiej na Kresach. Powszechnie konstatowano, iż Białorusini nie chcieli szkół białoruskich, woląc polskie lub rosyjskie. Podkreślano wyjątkową interesowność ich zachowań: «jedyną rzeczą, która lud miejscowy ciemny i zupełnie prawie nieuświadomiony pod względem narodowym ciągnie ku Polsce jest reforma rolna – twierdzono w meldunku z powiatu oszmiańskiego. Jedna z ocen zawierała następującą treść: «Lud ciemny, podejrzliwy, a jednocześnie łatwowierny, czasami pójdzie na fantastyczne obietnice, a czasem nie uwierzy nawet faktom». Podkreślano też, że mieszkańcy ziem białoruskich znacznie od siebie się różnili, a ludność prawosławna tęskniła za dawną carską Rosją, czuła się pokrzywdzona, że władze polskie nie dopuszczały języka rosyjskiego w szkołach. Zresztą nie tylko ludność. Inspektor szkolny w Grodnie »»»



2. Ф. Турук, ***Белорусское движение***, Москва 1921, s. 106.

3. ***Документы и материалы по истории советско-польских отношений,*** Т. 2 (ноябрь 1918–апрель 1920), Москва 1964, s. 570; J. Lewandowski, ***Federalizm: Litwa i Białoruś w polityce obozu belwederskiego (XI 1918–IV 1920)***, Warszawa 1962, s. 229.

4. J. Gierowska-Kałłaur, ***Zarząd Cywilny Ziem Wschodnich (19 lutego 1919–9 września 1920)***, Warszawa 2003, s. 103, 217, 236, 306, 311, 314, 392.



Zmicier Żyłunowicz – pierwszy kierownik sowieckiej Białorusi



Flaga SSRB

»»» tak opisywał zachowanie Białorusina – członka Centralnej Białoruskiej Rady w Grodnie: «Dla szkół białoruskich – pisał – [Białorusin ten] żąda języka rosyjskiego i dziwił się wobec mnie, że do szkół polskich nie wprowadzam języka rosyjskiego jako przedmiotu»[5].

Nie od rzeczy będzie tu przypomnienie, że część czołowych białoruskich narodowców była nastawiona antypolsko, a nawet proponowała Sowietom przymierze przeciwko Polakom. W 1920 roku przewodniczący sowieckiej delegacji na rokowaniach pokojowych w Rydze, Adolf Joffe, informował ludowego komisarza spraw zagranicznych Rosji sowieckiej Wasilija Cziczerina o złożonej mu w imieniu Wacława Łastowskiego i białoruskich eserowców propozycji przymierza z Sowietami przeciwko Polsce. Joffe uważał jednak, że z Białorusinami «żadnych rokowań prowadzić nie warto» mimo ich «polonofobii», gdyż są to «nacjonaliści, dążący do utworzenia niepodległej Białorusi w granicach etnograficznych»[6].

Analizując przebieg zmagań polsko-bolszewickich na ziemiach białoruskich, niektórzy współcześni historycy białoruscy dochodzą do wniosku, że dla Białorusinów wyprawa Armii Czerwonej przeciwko Polsce nie była wyzwoleniem spod okupacji, lecz obcym najazdem, który przyniósł wszystko, co cechuje zazwyczaj każde wrogie najście – rabunek i przemoc. Właśnie jako najeźdźców, ich zdaniem, traktowała bolszewików znaczna część białoruskiej ludności. Świadczy o tym pośrednio wymowny fakt przynależności narodowej prawie 430 tysięcy osób, które repatriowały się z terenów Białorusi do Polski od czerwca do grudnia 1922 roku. Znajdowało się wśród nich 66,7% Białorusinów i 20,2% Polaków[7].

3. SOWDEPIA

Deklarując prawo narodów do samookreślenia Rosja bolszewicka w rzeczywistości dążyła do odbudowy imperium w jego dawnym kształcie terytorialnym. By zalegalizować i utwierdzić swą władzę na ponownie podbitych kresach narodowościowych zdecydowano się na powołanie tam tymczasowych rządów marionetkowych. Upieczono przy tym dwie pieczenie przy jednym ogniu, uzyskując dodatkowo efekt propagandowy. Usiłowano bowiem dowieść, że ani rewolucja, ani Rosja Sowiecka, wchłaniająca obszary obcoplemienne, nie robią zamachu na istnienie państw narodowych. Moskwie bardzo na tym zależało, ponieważ polityka zagraniczna zaczynała mieć dla niej coraz większe znaczenie. Pod koniec 1918 roku powstała niesprzyjająca Rosji sowieckiej sytuacja międzynarodowa, a państwo Lenina zachwiało się w podstawach. Właśnie wówczas zrodziła się koncepcja utworzenia wzdłuż zachodniej granicy Sowdepii bariery w postaci formalnie niezależnych narodowościowych republik sowieckich. Ten pokazowy «liberalizm» Moskwy był wymuszony, uwarunkowany przede wszystkim względami taktycznymi oraz ciężką sytuacją geopolityczną Rosji w tamtym czasie.[8]

Socjalistyczną Sowiecką Republikę Białoruś (SSRB) proklamowano 1 stycznia 1919 roku. Była to niepodległość dziwaczna, bo obwieszczona bez udziały, a nawet wiedzy, samego narodu białoruskiego. Dokonała tego Rosyjska Komunistyczna Partia na swej VI Północno-Zachodniej Konferencji Obwodowej[9]. Naprędce ukartowany tzw. Tymczasowy Rząd Robotniczo-Chłopski, pod przewodnictwem Zmiciera Żyłunowicza, uchwalił stosowny manifest «niepodległościowy» w języku rosyjskim. Jako miejsce ogłoszenia podano Mińsk, chociaż całe przedsięwzięcie odbywało się w Smoleńsku. Dopiero 5 stycznia przywódcy SSRB przybyli do Mińska. Ten zjazd komuniści przedstawiali jako głos narodu białoruskiego. Lecz owy «naród» reprezentowało kilkadziesiąt osób, wojskowych i czerwonoarmistów, oraz kilkunastu białoruskich eserowców. Resztę, kilkaset osób, stanowili nieznani osobnicy o nieokreślonych pełnomocnictwach[10]. Jakby w «nagrodę», owe pozorowane «samookreślenie narodowe» ukoronowano odłączeniem od Białorusi guberni witebskiej, mohylewskiej i smoleńskiej, na decyzję KC RKP(b) z dn. 16 stycznia 1919 roku, bez uzgodnienia z sowieckim rządem Białorusi. «Odwdzięczono» się również Z. Żyłunowiczowi, co prawda o wiele później. W 1936 roku aresztowano go i po niedługim uwięzieniu umieszczono w szpitalu

5. *Ibid.*, s. 106, 238, 259–260, 266–267, 312–314, 388 390, 397, 399.
6. Cyt za: J. Borzęcki, *Pokój ryski 1921 roku i kształtowanie się międzywojennej Europy Wschodniej*, Warszawa 2012, s. 285.
7. К. Маль, *Вайна 1920 года і Беларусь. Вызваленне ці акупацыя?* «Беларускі гістарычны агляд» t. 4, сшыткі 1–2 (6–7), снежань 1997, s. 66; Z. Szybieka, *Historia Białorusi (1795–2000)*, Lublin 2002, s. 247–254; J. Borzęcki, *ibid.*, s. 347–348.
8. *ЦК РКП(б) – ВКП(б) и национальный вопрос*, книга 1 (1918–1933 гг.), Москва 2005, s. 78.
9. *Борьба за советскую власть в Белоруссии 1918–1920. Сборник документов и материалов в двух томах*, t. 1 (февраль 1918–февраль 1919 г.), Минск 1968, s. 414.
10 Я. Кіпель, *Эпізоды*, Нью Ёрк, 1998, s. 28.



ВЕСТКІ

МАНІХВЭСТ

Gazeta Wiestki z tekstem Manifestu proklamującego powstanie SSRB



Delegaci I Wszechbiałoruskiego Zjazdu Sowietów. Mińsk, 2-3 luztego 1919 r..tif

psychiatrycznym, gdzie niebawem zmarł. Proces tworzenia SSRB zakończył Wszechbiałoruski Zjazd Rad Delegatów Robotniczych, Chłopskich i Czerwonoarmistów, zebrany w Mińsku 2–3 lutego 1919 roku, wprowadzając związek federacyjny z Rosją i uchwalając konstytucję będącą kopią rosyjskiej. Zresztą ten quasi-państwowy twór trwał bardzo krótko, bo w ramach budowania «kordonu sanitarnego» przeciwko Zachodowi, już 27 lutego, w zupełnie dowolny sposób, utworzono Litewsko-Białoruską Republikę Sowiecką ze stolicą w Wilnie, obejmującą gubernie wileńską, mińską i grodzieńską.

W obawie przed polskimi wpływami oraz ewentualnymi roszczeniami terytorialnymi, bolszewicy woleli, by Polska graniczyła nie bezpośrednio z Rosją Sowiecką, a z «buforami» w postaci sowieckich Białorusi i Litwy. Na posiedzeniu Biura Komunistycznej Partii Białorusi 22 stycznia 1919 roku wysłannik Moskwy A. Joffe w następujący sposób tłumaczył mińskim bolszewikom decyzję KC RKP(b): «Roszczenia Polski mogą być załatwione drogą dyplomatyczną. Dlatego wygodniejsze jest jej przyległość do buforów – Litwy i Białorusi»[11]. W lipcu 1920 roku Moskwa postanowiła reanimować Sowiecką Socjalistyczną Republikę Białoruś, która istniała przez niespełna dwa miesiące w styczniu – lutym 1919 roku. Najprawdopodobniej rzeczywistym motywem bolszewików było dążenie do wywarcia presji na Polskę i Litwę. Proklamowany nowy sowiecki wytwór miał być lokalną «dyktaturą proletariatu» zorganizowaną na wzór Rosji Sowieckiej. Jak wyjaśniał Joffe, Sowiecka Białoruś miała się stać państwem buforowym leżącym w rosyjskiej strefie wpływów[12].

Sowiecka Białoruś od początku swego istnienia była tworem sztucznym. Formalnie uchodziła za samodzielną republikę sowiecką, lecz faktycznie była częścią Rosji bolszewickiej. Na jej terytorium obowiązywały decyzje podejmowane w Moskwie. Wszystkie kardynalne postanowienia dotyczące Białorusi zapadały w KC RKP(b). Moskwa decydowała o polityce zagranicznej, finansowej, wojskowości i środkach komunikacji, zaś samodzielność republiki sprowadzała się do autonomii w granicach wymierzonych przez władze rosyjskie. W warunkach masowego terroru i braku elementarnych swobód demokratycznych ludność Białorusi nie miała możliwości wykazywania swojej woli. Zresztą, jeżeli chodzi o dążenia niepodległościowe, nigdy w wymiarze masowym takiej woli nie przejawiała.

Sformułowany przez Lenina program «samostanowienia narodów» miał charakter klasowy i traktował kwestię narodowościową jako podrzędną w stosunku do «internacjonalizmu proletariackiego». W państwie «proletariackim» interesy klasy panującej i «mas pracujących» miały przeważać nad separatyzmami narodowymi. Tę zasadę uznano za wzorcową w tworzącym się ZSRS, w którym Moskwa rządziła atrapami nazywanymi «republikami związkowymi».

JERZY WASZKIEWICZ

11 Cyt. za: М. И. Куличенко, *Борьба коммунистической паритии за решение национального вопроса в 1918–1920 годах*, Харьков 1963, s. 248–249.

12 Cyt. za: J. Borzęcki, *op. cit.*, s. 198.



KAPITAN WACŁAW RADZISZEWSKI, BOHATER OBRONY TWIERDZY BRZESKIEJ

Biografia Wacława Radziszewskiego jest bardzo podobna do biografii wielu innych oficerów polskich, których życie tragicznie oberwało się w lesie katyńskim. Był dzielnym dowódcą, wzorowym mężem i ojcem oraz gorliwym patriotą.

11 września 1939 roku do Brześcia zbliżały się oddziały niemieckie. Komendant Twierdzy Brzeskiej gen. bryg. Konstanty Plisowski musiał szybko zorganizować obronę miasta i fortecy. To było bardzo trudne zadanie, ponieważ Polacy dysponowali zbyt małymi siłami. Jednak już w dniu 14 września obrońcy twierdzy odparli dwa silne uderzenia piechoty wspartej czołgami, z których kilka skutecznie wyeliminowali. Po nieudanych atakach artyleria i lotnictwo niemieckie nasiliły bombardowanie obiektów fortyfikacyjnych chcąc zmniejszyć opór Polaków.

Gdy sie okazało, że obrona twierdzy nie ma już znaczenia strategicznego gen. Plisowski wydał swoim żołnierzom rozkaz opuszczenia fortyfikacji. Straciwszy około 40% ludzi, po odparciu siedmiu ataków, w nocy z 16 na 17 września obrońcy po rozminowaniu mostu na Bugu w zwartym szyku opuścili twierdzę, by kontynuować walkę z Niemcami, a później z bolszewikami.

W tym samym czasie, gdy oddziały polskie opuszczały Brześć, wschodnią granicę Rzeczypospolitej przekroczyli Sowieci. Kilka dni później spotkali się ze swymi niemieckimi sojusznikami w Brześciu.

Świadkowie tych wydarzeń wspominali, iż wkrótce po wspólnej defiladzie sowiecko-niemieckiej do szpitala miejskiego zaczęli napływać rosyjscy ranni, a dół stał się masowym grobem sowieckich żołnierzy. Siostry przyniosły wiadomość, że to były ofiary walk z resztkami oddziałów polskich w okolicach Brześcia.

Jak się okazało, opór Sowietom stawili żołnierze z batalionu marszowego 82 pułku piechoty pod dowództwem kpt. Wacława Radziszewskiego. Oddział Radziszewskiego miał osłaniać odwrót głównych sił polskich opuszczających twierdzę.

Do tej pory pozostaje zagadką, dlaczego batalion nie opuścił twierdzy pomimo, że otrzymał rozkaz jej opuszczenia. Być może, miał odciętą drogę odwrotu. Żołnierze mogli też postanowić bronić się do końca. Zagadką pozostaje także, w którym forcie batalion prowadził walki obronne. Według relacji świadka batalion z twierdzy udał się do fortu «Sikorskiego» (inaczej Fort Grafa Berga). Większość historyków jednak twierdzi, że oddział wycofał się do fortu V.

W ciągu kilku dramatycznych dni, ciągle ostrzeliwani i atakowani przez wojska niemieckie i sowieckie, Polacy nie złożyli broni. Dopiero wieczorem 26 września kpt. Radziszewski nakazał żołnierzom opuszczenie fortu i, jeśli to możliwe, kontynuowanie walki. Sam jako jeden z ostatnich opuścił potajemnie fort. Przebrany w cywilne ubranie przedostał się do Brześcia,

a następnie usiłował dotrzeć do Kobrynia, gdzie odnalazł swą żonę i córkę.

Jak pisze Andrzej Przewoźnik (RP) w artykule «Ostatni obrońca twierdzy Brześć», Radziszewski został wkrótce pojmany przez skomunizowanych białoruskich chłopów i dotkliwie pobity. Później wydano go Sowietom. Do połowy października 1939 roku trzymano Radziszewskiego w więzieniu «Brygidki». Potem wraz z kilkunastoosobową grupą jeńców polskich wywieziony został do obozu w Kozielsku. Wyruszył transportem z Kozielska prawdopodobnie 15 lub 16 kwietnia 1940 roku do Katynia.

Bohater nie był powiązany rodzinnie z Kresami. Urodził się 15 maja 1898 r. w Rudzie Guzowskiej w powiecie błońskim (woj. warszawskie) w rodzinie Walentego i Anny z Owczarków. Ukończył gimnazjum w Żyrardowie i Szkołę Przemysłowo-Techniczną w Warszawie. Od młodych lat brał czynny udział w polskim ruchu niepodległościowym. W 1916 roku pod pseudonimem Radwan wstąpił do Polskiej Organizacji Wojskowej (POW). W pamiętnym listopadzie 1918 roku brał udział w rozzbrajaniu Niemców w Warszawie. Potem jako ochotnik wstąpił do tworzącego się Wojska Polskiego. Po ukończeniu Szkoły Podchorążych Piechoty w stopniu podporucznika wyruszył na wojnę z bolszewikami. Służył w 31 pułku strzelców kaniowskich. Wyróżnił się na froncie szczególnym męstwem, zwłaszcza podczas obrony Zamościa w sierpniu 1920 roku. We wniosku o nadanie Radziszewskiemu Krzyża Virtuti Militari 5 klasy jego przełożeni napisali: «W krytycznych dniach obrony Zamościa (31.08) ppor. Radziszewski osobistą odwagą i zimną krwią jako dowódca 2. plutonu kaemów dawał przykład swoim podwładnym».

W 1922 roku Wacława Radziszewskiego przeniesiono do rezerwy. Jako weteran wojny polsko-bolszewickiej otrzymał folwark Worotynicze koło Kobrynia. W taki sposób zamieszkał stale na Polesiu. Ożenił się z Haliną z Tańskich, z którą miał córkę Ewę. W okresie międzywojennym brał czynny udział w życiu społecznym. Był komendantem Ochotniczej Straży Ogniowej w Horodlu, był też członkiem Powiatowego Związku Osadników Wojskowych w Kobryniu. Za ofiarną służbę i pracę został odznaczony Medalem Niepodległości oraz Srebrnym Krzyżem Zasługi.

W roku 1932 Wacław Radziszewski powrócił do służby wojskowej. Został wówczas mianowany komendantem powiatowym Przysposobienia Wojskowego i Wychowania Fizycznego w Prużanie. Za dwa lata został awansowany na kapitana, a w roku 1936 objął stanowisko komendanta szkoły podoficerskiej, a później dowódcy kompanii w 82 pułku piechoty rozlokowanym w Twierdzy Brzeskiej. Spędził tam ostatnie przedwojenne lata.

Ówczesny dowódca pułku, ppłk. dypl. Antoni Chruściel opisywał kpt. Radziszewskiego jako wzorowego oficera, bardzo wymagającego i twardego, ale przez żołnierzy bardzo szanowanego i lubianego dzięki kryształowemu charakterowi.

W 2006 roku rzeczy osobiste i dokumenty kpt. Radziszewskiego przypadkowo odnaleziono w jego dawnym domu w Brześciu. Po opuszczeniu twierdzy pozostawił go p. Kuryszko, opiekunce swojej córki Ewy. Dokumenty i zdjęcia przekazano do Muzeum Obrony Twierdzy Brzeskiej, gdzie stanowią obecnie część ekspozycji poświęconej okresowi międzywojennemu.

W 2007 roku Wacław Radziszewski został pośmiertnie awansowany na stopień majora. Awans został ogłoszony 9 listopada w Warszawie, w trakcie uroczystości «Katyń Pamiętamy – Uczcijmy Pamięć Bohaterów».

PRZYGOTOWAŁ
DYMITR ZAGACKI





Żołnierze 77. pułku piechoty AK // *źródło: ipn.gov.pl*

WALKI VIII BATALIONU AK NA NOWOGRÓDCZYŹNIE

VIII Batalion AK nazywany od miejsca pierwszej bitwy «Bohdanką», liczył w okresie II wojny światowej 200-300 żołnierzy. Batalionem dowodził początkowo ppor. Władysław Mossakowski «Jastrzębiec». Był absolwentem Szkoły Podchorążych Piechoty w Ostrów-Komorowie. W kampanii wrześniowej walczył w składzie 17 Dywizji Piechoty. Za dzielność w czasie bitwy nad Bzurą otrzymał srebrny Krzyż Virtuti Militari. W ostatniej fazie wojny obronnej dostał się do niewoli niemieckiej i został osadzony w oflagu Woldenberg. 21 czerwca 1943 r. uciekł z niewoli. W połowie lutego 1944 r. został skierowany do Okręgu Nowogródzkiego AK. Po śmierci «Jastrzębca» dowództwo objął Tadeusz Drobniak «Jarosz». Ostatnim dowódcą jednostki był ppor. «Turkuć» – Józef Zwinogrodzki.

Sieć konspiracyjna ZWZ-AK na ziemiach dawnego województwa Nowogródzkiego była zawiązana 1941 r., od razu po wkroczeniu Niemców. Głównymi środkami polskiej konspiracji stały się Nowogródek, Zdzięcioł, Nowojelnia i Korelicze.

Na przełomie lat 1942-1943 na rozkaz komendanta Okręgu «Nów» – Nowogródek ppłk. Szlaskiego – «Prawdzica» utworzono Obwód Nowogródek – «Stawy» («Ryby»), oraz podobwody Zdzięcioł («Mydło») i Korelicze. Komendantami Obwodu byli kolejno kpt. Władysław Stawowski «Sawa», por. «Szczerbiec» Mieczysław Szczerski, ppor. «Jurand» Wacław Janikowski oraz ppor. «Cesarini» Olgerd Piotrowski.

Od maja 1943 r. kpt. «Farski» i ppor. «Turkuć» wzmocnili działalność Obwodu. Zaczęło się tworzenie zakonspirowanych plutonów. W Żybortowszczyźnie odbywało się szkolenie wojskowe, które inspekcjonowali kpt. «Sawa», ppor. «Jurand» i por. «Szczerbiec».

Stopniowo działalność konspiracyjna rozszerzyła się na mniejsze miejscowości: Dworzec, Nowojelnię, Mołczadź. Zaczęło się gromadzenie broni otrzymywanej od chłopów za sól od «Farskiego». Ukrytą broń wydobywano ze starych grobów,

skrytek i magazynów założonych po działaniach wojennych 1939 i 1941 roku.

Pod koniec 1943 r. pojawiła się realna możliwość sformowania jednostki AK w sile batalionu.

W podobwodzie «Mydło» z ośrodkiem w Zdzięciole kompanię zorganizował ppor. «Turkuć» Józef Zwinogrodzki. W Nowogródku i okolicach oddział do walki z okupantem zorganizował komendant Obwodu ppor. «Jurand» Wacław Janikowski. W Koreliczach powstała trzecia kompania przyszłego batalionu. Oddzial ten jednakże nie zdołał na czas uzyskać kształtu organizacyjnego i nie dołączył do «Bohdanki».

Na przełomie lutego-marca 1944 r. w trakcie wychodzenia z konspiracji oddział w sile około 30 ludzi dowodzony przez ppor. «Turkucia» pod wsią Bohdanka przebił się nad Niemen. W tym samym czasie sierżant «Kuna» zorganizował atak przeciwko policji i żandarmerii stacjonującej w Osmołowie pod Nowogródkiem. Jak pisze Kazimierz Krajewski w artykule «VIII Batalion 77 pp AK «Bohdanka», spiskowcy całkowicie zaskoczyli żandarmów i policjantów, bez walki rozbrajając cały garnizon. Część policjantów białoruskich wyraziła chęć przyłączenia się do oddziału AK. Zagarnięto olbrzymią zdobycz – 1 ckm Maxim,1 lkm, 5 rkm, 3 pistolety maszynowe, około 100 kb,1 moździerz kal. 82 mm, 1 granatnik kal. 28 mm, duże ilości amunicji, granatów, wyposażenia i umundurowania. Obie grupy połączyły się przed przekroczeniem Niemna, tworząc trzon przyszłego batalionu «Bohdanka».

Wiosną 1944 r. batalion przystąpił do aktywnych działań przeciwko okupantom niemieckim. 20 kwietnia podczas wyprawy na wieś Pieciuki w okolicach Zdzięcioła żołnierze AK zdobyli kilkanaście karabinów podjętych z uprzednio założonego schowka na miejscowym cmentarzu. 30 kwietnia dzięki zaskoczeniu Niemców batalion bez żadnych strat zdobył miasteczko Brzozówka i umocnioną bunkrami hutę szkła «Niemen». Zdobyto przy tym wielkie ilości broni i amunicji. Zajęta miejscowość i huta w ciągu kilku dni pozostawały pod kontrolą AK. Batalion wycofał się stąd dopiero 5 maja, kiedy to z Nowogródka i Lidy nadciągnęły przeważające siły nieprzyjaciela.

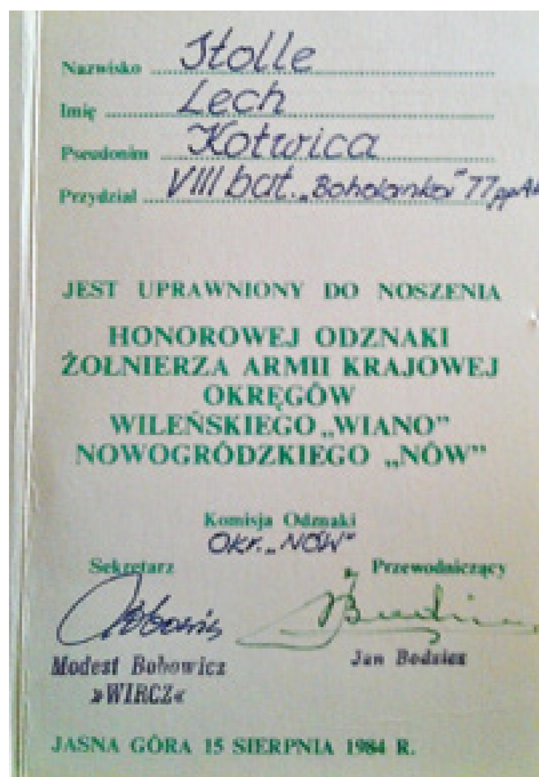
Z dnia 7 na 8 czerwca dokonany został napad na Wsielub. To miasteczko leżące 12 km na północ od Nowogródka, było symbolem nie złamanej polskości. Plan operacji przygotowany przez mjr. «Kotwicza» zakładał udział znacznych sił Zgrupowania «Południe», ale «Jastrzębiec» zdecydował przeprowadzić akcję samodzielnie, tylko VIII batalionem, przyspieszając jej termin. Atak zakończył tragicznie dla Polaków. Mimo znajomości hasła, którym posługiwali się żołnierze garnizonu, zaskoczenie nie udało się. Por. «Jastrzębiec» został ranny w uda i wobec mocnego oporu nieprzyjaciela i poważnych strat wśród podkomendnych wydał rozkaz do odwrotu osłaniając wycofujący się oddział.

Według relacji łączniczki AK we Wsielubiu, na drugi dzień po walce Niemcy idąc śladami wycofania się oddziału znaleźli czapkę «Jastrębca», a następnie jego ciało z przestrzeloną głową na jednym z »»»



Mjr Maciej Kalenkiewicz «Kotwicz»





Nazwisko Stolle
Imię Lech
Pseudonim Kotwica
Przydział VIII bat. „Bohdanka" 77 pp AK

JEST UPRAWNIONY DO NOSZENIA
HONOROWEJ ODZNAKI
ŻOŁNIERZA ARMII KRAJOWEJ
OKRĘGÓW
WILEŃSKIEGO „WIANO"
NOWOGRÓDZKIEGO „NÓW"

Komisja Odznaki
Okr. „NÓW"

Sekretarz Przewodniczący

Modest Bohowicz
»WIRCZ«

Jan Bodziec

JASNA GÓRA 15 SIERPNIA 1984 R.



Legitymacja i honorowa odznaka żołnierza VIII Batalionu Lecha Piotra Stolle // *ze zbiorów p. Danuty Stolle-Grosfeld*

»»» grobów cmentarza prawosławnego.

W wyniku ataku na Wsielub batalion stracił prócz swego dowódcy jeszcze ppor. «Gastona» oraz zaginionego «Sulimę». Z walką o Wsielub wiąże się jeszcze jedna śmierć. Żołnierz placówki z Wsielubia «Koks» Stefan Skok storturowany nieludzko został następnie żywcem spalony. Po powrocie do Hancewicz dowództwo nad «Bohdanką» przejął Tadeusz Drobniak «Jarosz».

Pod koniec drugiej dekady czerwca dowódca Zgrupowania przydzielił «Bohdance» kompanię saperów na czele z cichociemnym ppor. «Żalem» – Leszkiem Leszczyńskim, oraz lekarza dr. «Kocura». W końcu czerwca 1944 r. «Kotwicz» powierzył «Bohdance» zadanie zorganizowania i utrzymania w rejonie Dokudowa przepraw na Niemnie.

Zgodnie z przewidywaniem majora zachowanie przepraw na Niemnie było niezbędne na wypadek konieczności spływu na lewy brzeg rzeki oddziałów koncentrowanych pod Wilnem w razie niepowodzenia planu «Ostra Brama».

Wykonując rozkaz «Kotwicza» pluton saperów ppor. «Blondyna» zbudował z łodzi most oraz wydobył i naprawił uszkodzony, zatopiony uprzednio prom. Dla obrony przepraw saperzy ppor. «Żala» wraz z żołnierzami «Bohdanki» zbudowali dwa bunkry. Obie przeprawy zostały połączone systemem obserwacji i powiązań ogniowych na przedpolu Dokudowa.

30 czerwca «Jarosz» z dwoma plutonami zaatakował nieopodal Bieniewicz kolumnę kilkunastu zaprzęgów pod konwojem

Niemców. Oprócz broni odebranej Niemcom, znaleziono w jednym z wozów kilkadziesiąt karabinów i dwa erkaemy talerzowe z zapasem amunicji. Broń ta skierowana do Dokudowa pozwoliła dozbroić nowo przybyłych ochotników oraz pluton saperów ppor. «Blondyna». 3 lipca doszło do starcia z «Forstschutzen» z Nowogródka pod Ogrodnikami. 4 lipca oddział pod dowództwem pchor. «Hugona» Stanisława Klemensiewicza i kpt. «Zamory» Stanisława Klukiewicza zdobył wciągnięty w pułapkę samochód pancerny zabijając podczas akcji niemieckiego dowódcę. Te działania spowodowały skierowanie oddziału Wehrmachtu w sile około 300 żołnierzy z zadaniem rozbicia «Bohdanki». Według Tadeusza Drobniaka, Niemcy mogli okazać się pod Dokudowem przypadkowo, cofając się z frontu.

Całodzienny bój o przeprawy na Niemnie pod Dokudowem z nieprzyjacielem dysponującym ciężką bronią maszynową zakończył się wieczorem 4 lipca prośbą Niemców o zawieszenie broni. Niemcy, występując o wstrzymanie ognia z myślą o pogrzebie poległych i opatrzeniu rannych, nie zdawali sobie sprawy, że amunicja w oddziałach polskich była na wyczerpaniu. W tej sytuacji dowódca obrony Dokudowa polecił przerwać ogień. Następnie ppor. «Jurand» rozkazał Niemcom wycofać się w kierunku zachodnim. Niemcy stracili pod Dokudowem kilkudziesięciu zabitych i rannych. Podczas obrony Dokudowa ciężko ranny został ppor. «Jarosz». W tej sytuacji dowództwo nad batalionem przejął ppor. «Turkuć» – Józef Zwinogrodzki.

Wieczorem 4 lipca por. «Sybirak» Józef Lubikowski przekazał mu rozkaz «Kotwicza» skierować «Bohdankę» na Wilno.

Po pogrzebie poległych oddział wyruszył nad ranem 5 lipca 1944 r. w nakazanym kierunku. Maszerując w trudnych warunkach, początkowo między frontami, batalion dotarł na początku drugiej dekady lipca do okolic Wilna, a następnie podzielił los większości znajdujących się tam oddziałów AK.

PRZYGOTOWAŁ DYMITR ZAGACKI



Widok na Niemen



OSTATNI LOT ROMANA LAMPE

Obecnie Święto Lotnictwa Polskiego jest obchodzone corocznie 28 sierpnia, na pamiątkę zwycięstwa kpt. pil. Franciszka Żwirki i inż. pil. Stanisława Wigury w międzynarodowych zawodach samolotów turystycznych Challenge w Berlinie w 1932 roku. Jest to wspólne święto lotnictwa cywilnego, wojskowego oraz przemysłu lotniczego. Początek awiacji polskiej jest związany jednak z lotnictwem wojskowym (w okresie międzywojennym początkowo, do 1931 roku Dzień Lotnictwa Polskiego obchodzono 5 listopada, w rocznicę pierwszego lotu polskiego samolotu wojskowego w 1918 roku, a od 1932 roku decyzją Marszałka J.Piłsudskiego dzień ten przeniesiono na 11 listopada).

W Brześciu nad Bugiem jednym z tych młodych ludzi, co marzyli o awiacji, był Roman Lampe. Urodził się 5 października 1913 roku w Międzyrzecu Podlaskim, w rodzinie kolejarzy Walerego i Wiktorii Lampe. W okresie od 1923 do 1930 roku ukończył naukę w siedmioklasowej szkole publicznej w Brześciu n/Bugiem. W 1933 roku ukończył Szkołę Handlową w Brześciu, w której należał również do Ogólnego Przysposobienia Wojskowego. Mając wielkie zamiłowanie do lotnictwa, w 1933 roku wstąpił do Oddziału Klubu Lotniczego Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Po uzyskaniu w Warszawie kwalifikacji zdrowotnych na pilota, po rocznym kursie szybowcowym w Oddziale KL.P.W.S. w Brześciu uzyskał na wiosnę w 1934 roku kategorię <A> pilota szybowcowego, a następnie kat. <B> w klubie Lotniczym P.W.S. w Białej Podlaskiej.

Chcąc się oddać w przyszłości służbie wojskowej w lotnictwie, przez cały czas R.Lampe pracował dla lotnictwa z wielkim zamiłowaniem i oddaniem. Niestety, wykonując lot szybowcowy w Brześciu n/Bugiem, zginął śmiercią tragiczną w dn. 29 kwietnia 1934 roku.

Pochowano Romana Lampe na katolickim cmentarzu przy ul. 9. Lutego (obecnie ul.Puszkińska) w Brześciu, na krzyżu nad jego grobem umieszczono śmigło.

Po 1945 roku rodzice R.Lampe repatriowali do Polski i zamieszkali w Tczewie. Z upływem czasu śmigło zniknęło z pomnika i grób R.Lampe do niedawna jeszcze uważano za utracony. Jednak na podstawie



Roman Lampe

wykonanego z pamięci rysunku brzeskiego malarza Włodzimierza Gubienko autorowi tego artykułu udało się ustalić lokalizację pochówku, a zawdzięczając pomocy entuzjastów z klubu historycznego «Awiapoisk-Brest» udało się też odnaleźć krewną Romana Lampe – Maję Norko, która obecnie mieszka w Gdańsku. To właśnie ona udostępniła dwa zdjęcia z wizerunkiem Romana.

Poznawszy historię życia Romana Lampe i jego zamiłowanie do lotnictwa, uczestnicy klubu «Awiapoisk-Brest» postanowili odnowić jego grób: uporządkowali mogiłę, odnowili tabliczkę inskrypcyjną oraz wykonali z jasionu i umieścili na krzyżu dokładną kopię śmigła samolotu PWS z 1936 roku.

Obecnie odnowiony pomnik na grobie Romana Lampe stał się kolejnym zabytkiem na katolickim nekropolu naszego miasta.

IWAN CZAJCZYC





COŚ O PALENIU TYTONIU

Palenie jako takie, w sensie wdychania dymu od spalanych roślin, znane jest od pradawnych czasów. Stosowane było jednak przy wykonywaniu obrzędów o charakterze sakralnym, przez co nie było masowe. Taki stan rzeczy przetrwał do dnia 15 marca 1496 roku, kiedy to w portugalskim porcie przycumował ostatni statek drugiej ekspedycji Krzysztofa Kolumba z załadowanymi na pokładzie suszonymi liśćmi «tabaccos» z Nowego Światu. Po upływie wieku od czasu odkrycia Ameryki, tytoń uprawiano już w Belgii, we Włoszech, w Hiszpanii, Anglii i Szwajcarii.



Na terenie współczesnej Białorusi, podobnie jak i w innych krajach Europy, palenie tytoniu rozpowszechniło się w XVI wieku, istniało bowiem w tamtym czasie głębokie przekonanie o leczniczych właściwościach tytoniu. Z powodu jednak wysokich cen na tytoń, pozwolić na to sobie mogli tylko ludzie zamożni.

Do palenia tytoniu używano fajek, wyprodukowanych w Belgii lub Holandii, a nieco później – także tureckich, przywiezionych przez zaporoskich Kozaków oraz fajek produkcji miejscowej. Z czasem moda na palenie tytoniu od szlachty została zapożyczona przez mieszczan, by następnie szeroko rozpowszechnić się także w niższych warstwach społecznych. Także i drogi cudzoziemski tytoń zamieniano na gatunki z miejscowych upraw. Przy tym, by pozbyć się nieprzyjemnego zapachu, dodawano do niego różne pachnące zioła. Nie sposób powiedzieć, kiedy moda na palenie tytoniu dotarła do naszego Brześcia, natomiast na jednym z dokumentów Ekonomii Brzeskiej z 1668 roku, widnieje sylwetka człowieka z fajką turecką.

Warto powiedzieć, że od początku rozpowszechniania się nałogu palenia tytoniu w Europie, najbardziej konsekwentnie zwalczał to zjawisko Kościół Katolicki, sięgając nawet do środków bardzo radykalnych. Za czasów Papieża Urbana VIII palaczy, którzy zostawali przy swoim nałogu odłączano od Kościoła. Po pewnym czasie praktykę taką zaczął stosować także Kościół Unicki. I tylko stosunkowo niedawno z pomocą Kościołowi w walce z paleniem tytoniu przyszła nauka, i walka ta trwa aż do dnia dzisiejszego.

IWAN CZAJCZYC









Z HISTORII KOŚCIOŁA W ŁUNIŃCU

W roku 2001 w wydawnictwie «Białoruska encyklopedia» został wydany przewodnik «Katolickie kościoły na Białorusi» (autor A.M. Kaługin), który zawiera informacje na temat dawnej i współczesnej architektury sakralnej.

Niestety, informacji dotyczącej kościołów Łunińca jest niedużo. Nie wspomina się o zrujnowanym po wojnie kościele w Łuninie, zostało napisane tylko parę słów w rozdziale «Utracona spuścizna» o kościele pw. Świętej Trójcy w Lachwie, zbudowanym w 1746 roku dzięki funduszom Radziwiłłów, a w rozdziale «Rejestr» – o kościele św. Józefa w Łunińcu.

To zmusiło mnie zwrócić się do znajomego pracownika kościoła w m. Rybnik (Polska), Mariana Lewandowskiego, z prośbą o pomoc w poszukiwaniu informacji. Historyczne świadectwo o parafii łuninieckiej zostało znalezione w Archiwum Diecezjalnym w Drohiczynie nad Bugiem przez jego dyrektora księdza E. Borowskiego.

Przedmiotem szczególnego zainteresowania jest opis inwentarzowy parafialnego kościoła rzymsko-katolickiego w Łunińcu, który ułożył w lipcu 1938 r. ówczesny ksiądz i proboszcz Fabian Poczobutt-Odlanicki. Ten opis zawiera 13 punktów i jest swoistą historyczną kroniką parafii i kościoła. Archiwum zawiera 7 spraw o Łunińcu: księga małżeństw z lat 1926, 1938-1944, księga zmarłych 1925-1926, 1938-1944, księga urodzenia 1925, 1937-1944; 2 sprawy z Łunina, 9 spraw z Mikszewicz.

Łuniniecka katolicka parafia zo**stała wydzielona w roku 1903 z pińskiej.** Powstanie parafii wiąże się z datą budowy na cmentarzu katolickim na końcu ulicy Czerwonej **niedużej kaplicy pw. Wniebowzięcia Najświętszej Maryi Panny**. Świątynia została zbudowana z drewna na niewielkim podwyższeniu w centrum cmentarza, upiększona rzeźbami świętych, aniołów, głowami cherubów oraz motywami roślinnymi. W roku 1922 kaplica otrzymała status kościoła parafialnego.

W kwietniu 1922 r. Łuniniec odwiedził Naczelnik Państwa Polskiego Józef Piłsudski. W kościele celebrowano Mszę Świętą, podczas której zgromadziło się wielu wiernych z Łunińca, Pińska, Mikaszewicz, Hancewicz, Osowca i innych miasteczek. Głowa państwa wysłuchał wyjaśnień ks. kanonika Henryka Gugnickiego o kościele i parafii, wyraził zmartwienie z powodu ubóstwa i biedy świętych miejsc i życzył udanej budowy nowego kościoła w mieście. We wrześniu kościół na cmentarzu po raz pierwszy odwiedził **biskup Zygmunt Łoziński.**

Prace przygotowawcze trwały prawie 10 lat. **W 1931 r. został założony kamienny kościół pw. św. Józefa.** Mieszkańcy Łunińca złożyli ofiarę na budowę świątyni, ale większą część środków wydało państwo w osobie ministra Stawoj-Składowskiego. W tym samym roku kościół został poświęcony przez biskupa Zygmunta Łozińskiego i przekazany wiernym. Budowę zakończono w 1935 roku**.** 11 lipca Łuniniecki rzymsko-katolicki kościół został poświęcony przez biskupa Kazimierza Bukrabę.

Budynek wzniesiono na miejscu przebudowanej szkoły kolejowej. Do budowy wykorzystano część cegły na wpół zniszczonej podczas I wojny światowej fabryki impregnacji podkładów. Budową kierował ksiądz proboszcz Józef Moniuszko.

Kościół został zbudowany w nieco zniekształconym neoromańskim stylu, wymiary budynku 29,60x11,72 m – z jedną wieżą, na której został zamontowany krzyż. Początkowo kościół był pokryty czerwoną ogniotrwałą dachówką, wieża – czerwoną blachą. Budynek miał 7 dużych okien (5,75x2,5 m), 2 małe (1,65x0,87 m) oraz 2 okrągłe okna, dwoje drzwi, jedne duże wejściowe miejscowego wyrobu i drugie – pół szklane, a także małe boczne z lewej strony. Ołtarz został zbudowany w stylu barokowym z 4 kolumnami z marmuru kieleckiego. Koszt budowy wyniósł 97245 złotych.

Cmentarz katolicki został założony w końcu XIX w. Znajdował się 2,5 km od kościoła na zachodzie miasta, jego powierzchnia wynosiła 2,5 ha. Cmentarz nie był podzielony na kwatery, lecz zawierał miejsca dla dzieci i niezidentyfikowanych zmarłych. W tamtych latach nie prowadzono księgi cmentarnej. Przy bramie na cmentarzu został zbudowany dom, który w momencie ułożenia opisu potrzebował remontu. Przez długie lata w tym domu mieszkała rodzina dozorcy cmentarza Konomplickiego.

W 1937 roku kaplica oraz dom zostały kapitalnie wyremontowane. Na remont, który przeprowadzono dzięki staraniom proboszcza kościoła Fabiana Poczobutta-Odlanickiego, wydano 1873 złote.

Obok katolickiego cmentarza znajdował się cmentarz wojenny, gdzie zostali pochowani żołnierze różnych armii z okresu I wojny światowej, domowej oraz polsko-bolszewickiej. Po wojnie większość katolickich rodzin wyjechała z Łunińca, przeprowadziła się do Polski, także i rodzina dozorcy cmentarza. Stopniowo cmentarz chylił się do upadku, zburzono dom dozorcy, spalono kaplicę, zniszczono najdostojniejsze groby. Po wojnie z cmentarzy nie korzystano, więc postanowiono je zrównać z ziemią.

W inwentarzowym opisie są również dane o łuninieckich szkołach. W roku 1938 miasto liczyło 2 szkoły początkowe: żeńska i męska – razem 417 uczniów katolickiego wyznania; jedno gimnazjum koedukacyjne – 207 uczniów-katolików, szkołę techniczną – 73 katolików; szkołę kroju i szycia oraz szkołę haftu – 67 uczennic katolickiego wyznania, a także szkolny akademik (bursa) dla 55-60 osób.

Przy parafii łuninieckiej istniały »»»

Opis został ułożony 22 czerwca 1938 roku przez księdza Fabiana Poczobuta-Odlanickiego, dziekana łuninieckiego. Jego imię wspomina się w polskiej powieści historycznej o działaniach Armii Krajowej w okolicach Łunińca. W nadesłanym liście motywacyjnym dyrektor archiwum pisze: «…Zorganizował w Łunińcu i okolicach pomoc Żydom oraz partyzantom, został aresztowany przez Niemców i 4 lipca 1944 roku rozstrzelany w Kozlakowiczach koło Pińska».

»»» **towarzystwa religijne**: Bractwo Honorowej Straży Najświętszego Serca Pana Jezusa, które liczyło 34 osoby; Caritas – 117 członków; Towarzystwo Wiedzy Chrześcijańskiej – 23 osoby; Bractwo Żywego Różańca – 5 niedużych kółek, razem 15 osób; Zjednoczenie Kobiet – 57 osób. Wszystkie te zjednoczenia i stowarzyszenia powstały w latach 1937-1938 dzięki pomocy księdza Fabiana Poczobutta-Odlanickiego.

Inwentarzowy opis zawiera rozkład niedzielnych Mszy Świętych oraz procesji, kazań, postów, odpustów itd. Pełna nazwa kościoła brzmi następująco: «Kościół Świętego Józefa Oblubieńca Najświętszej Maryi Panny Królowej Korony Polskiej». Tę nazwę nadano świątyni w stolicy apostolskiej (Watykanie) 18 listopada 1937 roku rozporządzeniem nr 8905/37 na okres 7 lat.

Proboszcz Rzymsko-katolickiego kościoła parafialnego w Łunińcu miał celebrować dwie Msze Święte za dusze zmarłych: w marcu za duszę zmarłej Józefy Baturyckiej, w maju – Zofii Jeżykowicz. Najprawdopodobniej te kobiety złożyły wysoką ofiarę na kościół.

W roku 1938 katolicka parafia w Łunińcu liczyła 3678 wiernych. Byli to zarówno mieszkańcy Łunińca, jak i Bostynia, Lubożerdzi, budek drożniczych od Łunińca do Prypeci – do stacji Wolańskie mosty.

W czasach radzieckich (1939-1941) kościół w Łunińcu nie był zamknięty. W latach 1941-1944 podczas okupacji kościół również funkcjonował. Po wojnie w świątyni zostało mniej wiernych. Stopniowo władza sowiecka zaczęła zwalczać religię. Do niedużej liczby wiernych w Łunińcu przyjeżdżał ksiądz z Hancewicz.

W 1991 roku została wydana książka Adama Glebowicza «Kościół w niewoli». Autor opowiada o tamtych czasach. Ksiądz Ryżko wspominał o tym, jak jeździł do Łunińca, jak domagał się pozwolenia na celebrację Mszy Świętych, jak sekretarz rejkomu zabraniał ich prowadzenia. «Narastały fale represji – odbierano wiernym kościoły i robiono z nich magazyny ziarna oraz kluby. Tak zrobiono w Dawidgródku, Łunińcu, Hancewiczach, Janowie, Lachwie oraz Mikaszewiczach».

Ostatecznie kościół w Łunińcu został zamknięty w 1948 roku. Kiedy pojawiły się pogłoski o zamiarze władz zamknąć kościół, wierni zaczęli ratować dobytek. Wszystkiego nie dało się uratować: ławki ze spiżowymi tabliczkami z nazwiskami posiadaczy miejsc zostały wyrzucone. Jeden z miejscowych mieszkańców zachował te tabliczki i przekazał je krewnym, znajomym oraz wiernym.

Później świątynię zrekonstruowano i otworzono w niej rejonowy dom kultury (RDK), w którym pracowały różne kółka, podczas świąt odbywały się uroczyste zebrania, konferencje, tańce, na plebanii była biblioteka. Przez pewien czas w kościele pracowała szkoła muzyczna oraz pierwsze muzeum krajoznawcze. Dopiero w roku 1997 kościół został oddany z powrotem wiernym.

W roku 2003 otrzymałem list z Warszawy od pani Haliny Waszczuk-Bazylewskiej, która kiedyś mieszkała w Łunińcu. W tym liście pani Halina opowiada o wydarzeniach dziejących się na terenie Łunińca w latach 30. i 40. ubiegłego stulecia, między innymi o budowie kościoła.

Konieczność wzniesienia nowego dużego kościoła w mieście stała się przyczyną powstania «Komitetu budowy kościoła w Łunińcu», na czele którego stał ojciec pani Haliny – Edward Waszczuk. W rodzinie zachowała się pocztówka z odciskiem pieczęci tego komitetu



Budowa kościoła i wewnętrzna obróbka trwały prawie do początku II wojny światowej. Autorka listu pisze, że jej ojciec często dokądś jeździł i kupował niezbędne rzeczy dla kościoła. Między innymi przywiózł do Łunińca dwie niewielkie figurki zrobione ze srebra – klęczące anioły, które stały po obu stronach naczyń liturgicznych. Po wojnie zaginęły.





Pomnik -ołtarz z napisem «Wróć nas Panie na Ojczyzny łono», który Edward Waszczuk wraz z kolegami wybudował nad jeziorem Habanija na pustyni

Od lewej: Edward Waszczuk – budowniczy Kościoła w Łunińcu, foto z początku lat 20-ch

Za budowę kościoła ksiądz F. Poczobutt-Odlanicki i przewodniczący komitetu E. Waszczuk otrzymali od papieża Piusa XI dziękczynny list. Po wkroczeniu Armii Czerwonej w 1939 roku w mieście rozpoczęły się aresztowania. 28 września 1939 r. Edward Waszczuk został aresztowany przez NKWD. Podczas wojny wstąpił w szeregi armii generała Andersa. Po wyjściu z ZSRR armia została przemieszczona do Iraku, gdzie nastąpiła jej wielka reorganizacja. Tu, w Iraku, z inicjatywy i pod kierownictwem Edwarda Waszczuka postawiono dwa pomniki. Pierwszy – swoisty ołtarz z napisem «Wróć nas, Panie, na Ojczyzny łono», drugi – kamienna mapa Polski z zaznaczonymi miastami, z których pochodzili żołnierze. Wśród tych miast znalazł się i Łuniniec.

Po aresztowaniu E. Waszczuka jego list dziękczynny rodzina postanowiła oddać na przechowanie księdzu. W 1944 roku ksiądz został aresztowany przez gestapo, a później rozstrzelany. Ksiądz Fabian Poczobutt-Odlanicki miał tytuł hrabiego. Był delegatem na wschodnie tereny kraju Rządu Polskiego na uchodźstwie w Londynie.

W latach 90. pani Halina Waszczuk-Bazylewska odwiedziła Łuniniec:

«Naszą grupę, składającą się z 8 osób, zaproszono potajemnie do mieszkania.



Edward Waszczuk koło namiotów w okolicach Bagdadu

Było tam kilka osób, same kobiety. Przyjechał ksiądz z innej miejscowości. Raz w miesiącu celebrował w Łunińcu Mszę Świętą. Przed Mszą wręczono księdzu figurę ukrzyżowanego Chrystusa, która przed wojną znajdowała się w kościele. Figura ta nie miała rąk. Prawie w ciągu 50 lat była przechowywana przez wiernych w studni.





Drugi pomnik, wybudowany z inicjatywy i pod kierownictwem Edwarda Waszczuka nad jeziorem Habanija . Na pomniku – mapa Polski, na której są zaznaczone miasta, z których pochodzą żołnierze, także Łuniniec

Od prawej: Figurka Chrystusa z kościoła łuninieckiego, przechowywana przez pół wieku w studni.

»»» Wielkie wrażenie wywarła na mnie ta Msza, figura Chrystusa, to, że my po kilka osób starałyśmy się po kryjomu wyjść z tego mieszkania».

Autor listu opowiedziała także o losie łuninieckiego księdza, nauczyciela Praw Bożych – Mieczysława Bohatkiewicza, który mieszkał u Waszczuków. W gimnazjach i szkołach miasta zorganizował Mariańskie Bractwo, do którego należały wszystkie uczennice katolickiego wyznania.

Przed 17 września 1939 r. ksiądz wyjechał z Łunińca w głąb Polski. W styczniu 1942 r. został aresztowany przez gestapo jako członek podziemnej polskiej grupy. Najprawdopodobniej, jakiś czas znajdował się w Berezweckim obozie śmierci niedaleko miasta Głębokie w obwodzie witebskim.

Ten stalag nr 351 obok byłego Berezweczskiego klasztoru powstał w 1941 roku dla sowieckich jeńców. Zgładzono tu ok. 27 tys. osób. **W marcu 1942 r. ksiądz Mieczysław Bohatkiewicz został rozstrzelany w uroczysku Borok.** Dzisiaj na miejscu rozstrzelań jest obelisk.

Przed kaźnią ksiądz napisał list do swojej



1939 r. Na wycieczce – uczennice klasy III, członkowie Sodalicji Mariańskiej z prefektem ks. Mieczysławem Bohatkiewiczem. Pierwsza z prawej klęczy Halina Waszczuk

rodziny i znajomych. List ten otrzymała rodzina Waszczuków. Pani Halina Waszczuk-Bazylewska w swoim liście cytuje ostatnie słowa prałata:

Przed plutonem egzekucyjnym w ostatniej chwili zawołał:

«Niech żyje Polska! Niech żyje Chrystus Król!»

W brewiarzu ks. Bohatkiewicz napisał do Matki i rodzeństwa:

«Idę dzisiejszą noc na śmierć, ja i moi konfratrzy. Idę spokojnie i mam w Bogu nadzieję, że moje cierpienia i moja krew wysłużą mnie zbawienie. Widocznie taka wola Boża, bo mogłem z Dryssy uciekać też tak samo, ale bałem się, żeby wola Boża nie była w ten sposób pogwałcona i żeby później przy śmierci nie mieć wyrzutów sumienia. Dziękuję Wam – Mamo droga i Wam Bracia i Siostry za wszystko. Nie płaczcie po mnie, a cieszcie się, że Wasz potomek i brat zdał egzamin. Proszę Was tylko o modlitwy, a także innych konfratrów znajomych i mych przyjaciół. Jeśli można odprawcie wspólnymi siłami gregoriankę. Powiadomić proszę mego i swego Biskupa o mej śmierci. Wszystkim moim wrogom przebaczam z całego serca, chciałbym im wszystkim wysłużyć niebo. Moim przyjaciołom jak w pelikańskiej parafii tak i drysieńskiej serdeczne pozdrowienia przesyłam i proszę ich o modlitwy». … List ten kończył się słowami: Niech żyje Chrystus Król.

Inna nasza rodaczka, Danuta Ellert, opowiedziała o losach jeszcze jednego księdza, który miał do czynienia z łuniniecką parafią.

Ksiądz wikariusz Wilhelm Kubsz w 1939 r. został skierowany do Łunina. Później pełnił funkcje księdza w Sosnkowicach koło Mikaszewicz. W marcu 1942 roku został aresztowany przez gestapo i skazany na śmierć. Ale udało mu się nakłonić strażnika więziennego w Baranowiczach, który pochodził z Austrii i był katolikiem, żeby pomógł mu w ucieczce.

Później ksiądz trafił do sowieckiego oddziału partyzanckiego, który działał w rejonie łuninieckim, a potem został wywieziony samolotem w głąb ZSRR do 1 Polskiej Dywizji Piechoty im. Tadeusza Kościuszki. W czerwcu 1943 r. został jej kapelanem. Przeszedł cały szlak bojowy: Lenino, Chełm Lubelski, Lublin aż do warszawskiej Pragi, gdzie błogosławił nielicznych żołnierzy próbujących przez Wisłę przedostać się do powstańców.

Po wojnie został Generalnym Kapelanem Wojska Polskiego. Odznaczony m.in. Krzyżami Kawalerskim, Oficerskim i Komandorskim Orderu Odrodzenia Polski, Krzyżem Grunwaldu i Walecznych, a także (pośmiertnie) Krzyżem Virtuti Militari IV klasy. Zmarł w 1978 roku w Jeleniej Górze.

Jak już wcześniej pisałem, na początku lat 20. za łuniniecki parafialny kościół uważano kapliczkę na katolickim cmentarzu. Z Zalesia do kapliczki było daleko. A za mostem mieszkało dużo rodzin katolickich kolejarzy. Dlatego postanowiono założyć swój kościół.

Autor drugiego listu pisze:

«Obok torów przy pomocy kolejarzy został założony nieduży kościół w drewnianym domku. Po jakimś czasie został przeniesiony do starego kamiennego budynku, na dachu którego została zamontowana wieżyczka z krzyżem (później otworzono tu polskie gimnazjum im. Władysława Jagiełły, potem Szkołę kolejową nr 5 i w końcu szpital kolejowy. – L.K.)…»

Istniała w Łunińcu katolicko-prawosławna kaplica. Moim zdaniem, taka kaplica mogła istnieć tylko w zajezdni kolejowej, gdzie pracowali zarówno katolicy, tak i prawosławni. Do 1921 roku w zajezdni, w niedużym pokoju przy głównym wejściu, w kiocie z czarnego drewna stała prawosławna ikona św. Mikołaja Cudotwórcy, kupiona za pieniądze kolejarzy jeszcze na początku XX w. Później władze polskie obok ikony postawiły obraz Matki Boskiej. Kaplica istniała niedługo. Prawosławna ikona została przekazana cerkwi pw. Podwyższenia Krzyża Pańskiego, gdzie znajduje się do dnia dzisiejszego.

LEON KOŁOSOW, ŁUNINIEC-MIŃSK,
FOTO POCHODZĄ Z ARCHIWUM
LEONA KOŁOSOWA,
TŁUM. JULIA MARCZUK

W ŚWIETLE DOKUMENTÓW

W 2016 roku nakładem białoruskiego wydawnictwa «Inbiełkult» wydano zbiór dokumentów pt. ***«Brześć. Lato 1941 r. Dokumenty, materiały, fotografie»***. Ten ponad siedemsetstronicowy tom, opatrzony szczegółowymi przypisami i komentarzami, zawiera rozmaite, co do swego pochodzenia dokumenty źródłowe, znalezione w archiwach Austrii, Białorusi, Niemiec, Izraela, Polski i Rosji. Większość z nich jest publikowana po raz pierwszy. Dotyczą działań wojennych na terenie Twierdzy Brzeskiej, sytuacji w mieście latem 1941 roku oraz początku terroru hitlerowskiego. Pod względem historiograficznym największe zainteresowanie wzbudzają archiwalia opowiadające o walkach na terenie twierdzy i towarzyszących im wydarzeniach, odbrązawiające sowiecką mitologię związaną z obroną tej warowni w czerwcu 1941 roku. Opublikowane dokumenty dowodzą, że aktywna faza walk trwała nie dłużej niż tydzień, nie zaś miesiąc, jak twierdziła propaganda sowiecka; że od pierwszego dnia potyczek bojowych odbywało się masowe poddawanie się żołnierzy i oficerów Armii Czerwonej, przeważająca większość których trafiła do niewoli niemieckiej. Liczbę jeńców liczono na tysiące. Książka opowiada również o pierwszych miesiącach codziennego życia mieszkańców miasta pod okupacją niemiecką.

W tym miejscu należy się kilka słów wyjaśnień ukazujących tło dominującej obecnie na Białorusi interpretacji historycznej związanej ze wspomnianą obroną. W pamięci dziejowej Związku Sowieckiego, a po jego rozpadzie w tejże tradycji Białorusi i Rosji, wydarzenia czerwca 1941 roku w Brześciu zajmowały i nadal zajmują jedno z czołowych miejsc. Obok obrony Leningradu i Stalingradu, Twierdza Brzeska i walki na jej terenie, uosabiając początek wojny niemiecko-sowieckiej, należą do najważniejszych miejsc pamięci byłego ZSRR. Jednak stricte naukowych badań wydarzeń 1941 roku w Twierdzy Brzeskiej nie prowadzono, czego skutkiem był brak fachowych publikacji na ten temat. Prócz dość obszernej memuarystyki ukazywały się tylko popularne, dziennikarskie publikacje i utwory literackie, będące autorską interpretacją wydarzeń. Wyboru i selekcji wspomnień przeznaczonych do publikacji dokonywano zgodnie z ówczesnymi realiami politycznymi i panującymi wymaganiami ideologicznymi. Z dokumentów niemieckich (mimo ich dostępności) w celu uzupełnienia ogólnego obrazu wydarzeń na terenie twierdzy, praktycznie nie korzystano.

Już w pierwszych sowieckich publikacjach opisujących walki o Twierdzę Brzeską podkreślano, że jej obrońcy nie tylko niewiarygodnie długo stawiali opór przeważającym siłom niemieckim, lecz odrzucali także wszelkie nawoływania do poddania się. W rzeczywistości, w okresie od 22 do 30 czerwca około 6800 z nich trafiło do niewoli, co stanowiło mniej więcej 75% wszystkich wojskowych Armii Czerwonej, którzy 22 czerwca 1941 roku rano znajdowali się w twierdzy. Te dane zawarte są w ponad czterdziestu dokumentach niemieckich datowanych 1941 rokiem. Niemniej jednak przez dłuższy czas niemalże jedynym cytowanym w ZSRR źródłem niemieckim, pochodzącym z tamtego okresu i podającym obszerną informację o toku walk w Twierdzy Brzeskiej, było «Sprawozdanie z działań bojowych związanych ze zdobyciem Brześcia Litewskiego» generała Fritza Schliepera, sporządzone na żądanie szefa Sztabu Generalnego Armii Franza Haldera. Fragmenty tego dokumentu były publikowane w prasie sowieckiej już w 1942 roku, lecz w całości w Związku Sowieckim nigdy on się nie ukazał. W ogłoszonych partiach tekstu zupełnie pominięto dane o jeńcach wojennych i stratach w ludziach, gdyż propaganda sowiecka nie była zainteresowana maksymalnie prawdziwą rekonstrukcją tamtych

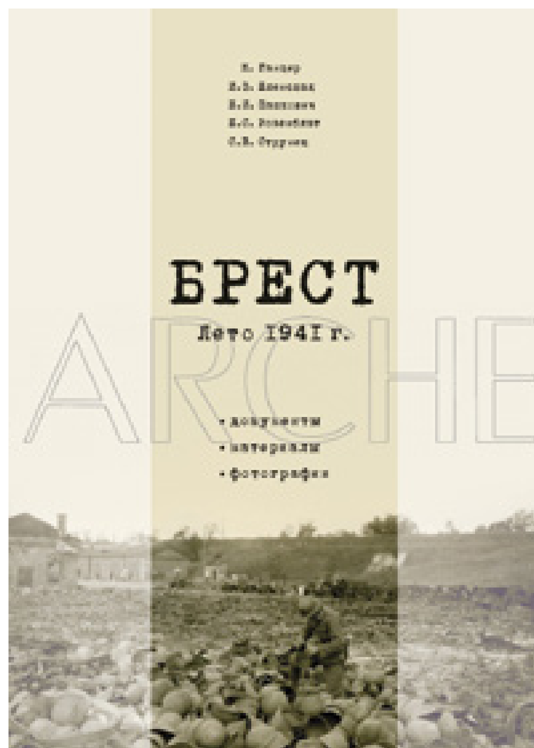
wydarzeń. Przede wszystkim ze względu na bardzo niekorzystny dla Sowietów bilans strat Armii Czerwonej i Wehrmachtu, oraz ośmiodniowy okres walk, a nie trzydziestodwudniowy, jak podawała propaganda sowiecka. Wszystko to oczywiście nie podważa bohaterstwa obrońców, ani też nie neguje faktu, iż poszczególni czerwonoarmiści jeszcze długo pozostawali w twierdzy i ostrzeliwali Niemców. Niemiecki historyk Christian Ganzer, jeden z redaktorów omawianego wydania, jako pierwszy odnalazł niemieckie dokumenty świadczące, że do wymiany strzałów w twierdzy dochodziło nawet 23 lipca 1941 roku.

Spróbujmy więc odtworzyć niektóre epizody wydarzeń, które znalazły swoje odbicie w dokumentach.

Dzięki opublikowanym fragmentom pamiętnika gefrajtra Josefa Arnreitera dowiadujemy się m. in. szczegółów pierwszych minut wojny. Notuje w swym marszowym diariuszu: «Na wielkim moście kolejowym pełnili wartę żołnierze niemieccy i rosyjscy. (…) Pierwszy strzał oddano z naszego posterunku na moście. Był to nasz lejtnant, który strzelił do rosyjskiego wartownika i, w ten sposób, rozpoczął wojnę z Rosją. Jeden rosyjski żołnierz upadł, drugi przeskoczył przez poręcze mostu i hycnął do Bugu».

Jeden z pierwszych meldunków niemieckich, datowany 22 czerwca, zawiadamiał, że 135 Pułk Piechoty 45 Dywizji napotkał silny opór, zwłaszcza na Północnej Wyspie i w centralnej części twierdzy. Tę ostatnią udało się jednak zdobyć podczas pierwszego ataku. Z kolejnego meldunku wynika, że garnizon twierdzy wyrażał chęć poddania się, jednakże, «jak świadczą zbiegowie, sprzeciwiają się temu komisarze».

Wszelako część Sowietów broniła się zaciecie. Jak wynika z dziennika działań bojowych niemieckiej 45. Dywizji Piechoty, obrońcy, wykorzystując dobrze im znane fortyfikacje, stale nękali poruszające się na terenie twierdzy oddziały niemieckie. W szczególności dobrze zamaskowani strzelcy na dachach i na drzewach wyrządzały



duże straty, zwłaszcza wśród składu oficerskiego. Na skutek napotkanego silnego oporu 23 czerwca oddziały 133 i 135 niemieckich pułków piechoty wycofano na pozycje pierścienia okrążenia poza obszar twierdzy. Tego samego dnia o godz. 18.30, po oddaniu na pozycje obrońców zmasowanego ognia ześrodkowanego, poddało się ok. 1900 żołnierzy sowieckich. O zmierzchu pozostający w twierdzy obrońcy przedsięwzięli próby przedarcia się w kierunku miasta, a 24 czerwca nadal intensywnie ostrzeliwali pozycje niemieckie. Atakujący zrozumieli, że do niewoli poddali się tylko niektóre oddziały Rosjan. Pozostali zdecydowani byli kontynuować walkę, odrzucając jakąkolwiek kapitulację. «Ze słów jeńców – pisał w swym raporcie generał F. Schlieper – byli to oficerowie i komisarze, którzy z jednej strony związani byli pisemnym zobowiązaniem walczyć co do jednego, z drugiej zaś zmuszali swoich żołnierzy do walki, grożąc rozstrzelaniem i strasząc tym, że Niemcy i tak ich rozstrzelają».

W niespełna cztery dni po pierwszym ataku sztab niemieckiego 53. Korpusu Armijnego był informowany, że Twierdza

Brzeska, z wyjątkiem jednego punktu obronnego, «została oczyszczona z wroga». Tym jednym niezdobytym stanowiskiem obronnym był wschodni fort Północnej Wyspy, którego, według ówczesnych szacunków niemieckich (jak później się okazało niedokładnych), broniły 150 żołnierzy i 20 oficerów sowieckich.

Ponieważ wszystkie próby zdobycia fortu przez wojska lądowe kończyły się niepowodzeniem, podjęto decyzję bombardowania lotniczego. 29 czerwca rano na pozycje sowieckie spadły półtonowe bomby, sześć z których trafiły prosto w cel. Lecz nawet spowodowane nimi zniszczenia nie złamały oporu garnizonu. Wieczorem tego samego dnia dokonano drugiego ataku powietrznego, podczas którego zrzucono bombę o wadze 1800 kg i 12 bomb półtonowych. Od detonacji tej pierwszej zadrżało nawet miasto. Wszystkie trafiły w cel. Po tym piekielnym zbombardowaniu garnizon opuścił fort, do którego wstąpiły oddziały 45. Dywizji Piechoty. Do godziny 20.00 poddało się 384 obrońców. «Długim sznurem – notował Josef Arnreiter – z twierdzy wychodzili Rosjanie z podniesionymi do góry rękami, trzymając białe chusteczki i szmaty. Wszyscy pokryci czerwonym ceglanym kurzem. Wciąż jeszcze drżeli na skutek nalotów lotnictwa, widać było wśród nich rannych». Dowodzących obroną majora i komisarza wśród nich się nie okazało. Przypuszczalnie popełnili samobójstwo. A więc cała twierdza wraz z miastem znalazły się w rękach niemieckich 29 czerwca wieczorem.

STRATY SOWIECKIE

Ostatecznie, jak wynika z raportu F. Schliepera, do niewoli niemieckiej dostało się 7122 żołnierzy i podoficerów, oraz 101 oficerów. Przypuszczalnie podczas obrony twierdzy zginęło 2000 żołnierzy Armii Czerwonej. Straty niemieckie także były bardzo dotkliwe: zginęło 32 oficerów, 421 podoficerów i żołnierzy; rannych – 637 podoficerów i żołnierzy oraz 31 oficerów.

SOWIECKIE BŁĘDY DOTYCZĄCE OBRONY

Niepowodzenia i błędy taktyczne Sowietów wynikały z wadliwej strategii, zakładającej, iż Niemcy pierwsi nie zaatakują. Stąd zaskoczenie i chaos, które doprowadziły do klęsk w pierwszym okresie wojny niemiecko-sowieckiej. Sekretarz komitetu obwodowego KP(b)B w Brześciu, Michaił Tupicyn, w swym raporcie skierowanym 25 czerwca 1941 roku do KC WKP(b), zwracał uwagę na rażące uchybienia dotyczące gotowości bojowej w Twierdzy Brzeskiej. Rozlokowano w niej, przy samej granicy, dwie dywizje strzelców, które nawet w warunkach pokoju potrzebowały sporo czasu by wyjść z fortecy i rozwinąć szyk w celu przeprowadzenia operacji obronnej. Mimo wyraźnych oznak wskazujących na realne zagrożenie ze strony Niemiec, dowództwo garnizonu nadal było rozkwaterowane poza twierdzą, w Brześciu. W momencie rozpoczęcia działań wojennych pozbawieni dowództwa czerwonoarmiści ulegli panice, zaś potężna nawała ognia niemieckiej artylerii szybko zdziesiątkowała stacjonujące w twierdzy dywizje. «Można było obserwować sytuacje, kiedy to tysiące szeregowców i dowódców (od majorów i pułkowników zaczynając, i kończąc na podoficerach) salwowali się ucieczką» – pisał M. Tupicyn. O tym błędzie wspomina również w swym raporcie sekretarz obwodowego komitetu KP(b)B Nikołaj Krasowskij: «... starsze rangą dowództwo mieszkało w mieście. Dzień wolny od pracy, większość oficerów przebywała w Brześciu. Gdy rozpoczęła się strzelanina już nie było sposobu dostania się do twierdzy, gdyż została ona odcięta od miasta».

(BRZEŚĆ – MIASTO)

Szef Sztabu 4 Armii Leonid Sandałow meldował dowódcy Zachodniego Specjalnego Okręgu Wojskowego Dmitrijowi Pawłowowi, że 6 Dywizja Strzelców zmuszona

była o 7 godzinie rano 22 czerwca 1941 roku opuścić Brześć, tocząc nieustanne walki. Współpracownik obwodowego komitetu KP(b)B w Brześciu relacjonował: «Znajdując się w miejskiej wojskowej komendzie uzupełnień obserwowaliśmy jak z niektórych domów przy ulicy Białostockiej nieznane nam osoby prowadziły ogień karabinowy przeciw naszym ustępującym jednostkom wojskowym. Widziałem jak niektóre panie, Polki, witały kwiatami niemieckich motocyklistów». Komendant polskich sił zbrojnych w kraju, generał Stefan Rowecki, depeszował do rządu Rzeczypospolitej Polskiej w Londynie: «Społeczeństwo polskie wybuch wojny przyjęło radośnie jako odciążenie Anglii i przyśpieszenie końca wojny. Koła bardziej uświadomione łączą to ze zmniejszeniem niebezpieczeństwa Rosji dla ziem wschodnich. Hasło neutralności Polaków ogólnie przyjęte. (…) Pierwsze wiadomości z terenów zdobytych wskazują na odruchowe sympatie dla wybawców spod ucisku bolszewickiego...» Przez rok i osiem miesięcy swych rządów w mieście musieli bolszewicy nieźle zaleźć za skórę jego mieszkańcom, skoro tamci cieszyli się z przyjścia wroga, który w 1939 roku zniweczył ich ojczyznę. Szeregowiec Heinrich Elenseder notował w swym dzienniku: «Polacy nie znoszą Rosjan, cieszą się że przyszliśmy». Po tygodniu pobytu w mieście wyjaśnia dlaczego: «Polacy wymyślają ruskim i opowiadają, iż tamci rozstrzeliwali Polaków, wtrącali do więzień, wywozili na Sybir i tam mordowali». O negatywnym stosunku Polaków do Sowietów pisze również wspomniany wyżej J. Arnreiter, powołując się na rozmowy z mieszkańcami Brześcia. Jeden z nich powiedział mu, że przyjścia Niemców oczekiwano od 1939 roku, gdyż nikt nie był zadowolony z władzy sowieckiej i wszyscy na nią narzekali.

Szef policji i SD meldował 30 czerwca, że ludność Brześcia jest nastawiona wobec Niemców przyjaźnie, w tym również Polacy. Proponował także jak najszybsze zorganizowanie magistratu składającego się ze sprawdzonych Białorusinów. Z podobną propozycją występowało również niemieckie dowództwo grupy Armii Środek, sugerując konieczność mianowania na stanowiska w lokalnej administracji właśnie Białorusinów. Chodziło przede wszystkim o urząd burmistrza oraz policję pomocniczą. Zarząd miejski już w drugim swoim obwieszczeniu, datowanym 3 lipca 1941 roku, nakazywał oczyszczenie ścian domów i parkanów z wywieszek, afiszy, ogłoszeń oraz wszelkiego rodzaju znaków władz sowieckich. Jednocześnie kazano przywrócić polskie napisy na latarniach i domach.

Widocznie nowy okupant był pewny swego rychłego zwycięstwa. W publikowanych dokumentach znajdują się informacje świadczące o stosunkowo łagodnym traktowaniu przez Niemców sowieckich jeńców-szeregowców na samym początku wojny. Potwierdza to m. in. relacja przebywającej wówczas w okupowanym Brześciu sowieckiej urzędniczki Aleksandry Chromowej: «Jeżeli miejscowi mieszkańcy znajdowali swoich wśród jeńców i potrafili dowieść, że są ich krewnymi, Niemcy wtedy jeszcze uwalniali».

Obecnie dokonano dodruku tego unikatowego wydania, którego pierwszy nakład został już wyczerpany.



JERZY WASZKIEWICZ

Źródło: «Брест. Лето 1941 г. Документы, материалы, фотографии», Инбелкульт, Смоленск 2016, s.s. 22-23, 31, 34-35, 40, 65, 77-78, 101, 158, 171,173, 185-187,203-206, 254, 264, 272, 301-302, 305-307, 324, 359, 371, 374-375, 398, 417, 429-430, 448, 479, 483, 485-486, 494-496, 547-548.

WSPOMNIENIA FILATELISTYCZNE Z ŁUNIŃCA


L.Kołosow, 64. Pomorskie Murmański Pułk piechoty. Ojciec autora

Artykuł ten poświęcam pamięci Mego Ojca Leonida Kołosowa (1908-2001), 110. rocznica urodzin którego mija w tym roku

Z małych lat jestem zakochany w filatelistyce. I zaczęło się to w Łunińcu. Zainteresowanie do znaczków, czy jak u nas mawiano – «marek» otrzymałem od swojego Ojca, który jeszcze na początku 20. «zachorował» na marki, jak i większość uczniów Szkoły w Łunińcu. Przedwojenny Łuniniec był niedużym miasteczkiem na Polesiu, tuż obok granicy polsko-sowieckiej. Liczył około 10. 000 mieszkańców. Dość duża stacja kolejowa, kościół katolicki, cerkiew, cztery synagogi, kilka cmentarzy, w tym z poległymi w wojnie polsko-sowieckiej, parowozownia, elektrownia zbudowana w 1935 roku, dwa kina, kilka hoteli, straż pożarna z własną orkiestrą dętą, gimnazjum im. W. Jagiełły, w którym była orkiestra instrumentalna pod kierownictwem Gulbinasa, szkoły techniczne i średnie, oddział KOP-u , jednostka wojskowa – III Baon 84. pułku strzelców poleskich, kilka restauracji i kawiarń, poczta, telegraf, poczta peronowa, i aż 2 urzędy pocztowe, posterunek policji – oto jakbym scharakteryzował pokrótce moje miasteczko tamtych lat.

Czy wśród mieszkańców byli także filateliści? Oczywiście tak, choć nie wiem ilu i czy stworzyli jakieś kółko lub sekcje? Filatelistą zostałem tylko dlatego, iż znaczki w domu widziałem od dzieciństwa, wciąż o nich słyszałem, podziwiałem śliczne i bajeczne kolorowe znaczki kolonii angielskich w Afryce, czy też belgijskiego Kongo. Słonie, małpy, krokodyle, niezwyczajne ptaki, jakieś dziwne owoce – to wszystko widziałem na znaczkach u Ojca. A Ojciec nie tylko pokazywał mi te marki, ale i opowiadał coś o tych krajach. Była u nas w domu seria książek – «Ziemia i ludzie» – tam było wszystko o państwach świata. Tak ja poznawałem świat.

Zbieraczy w Łunińcu było kilkunastu. Oczywiście ówczesne życie filatelistyczne bardzo różniło się od dzisiejszego. Zbierano znaczki głównie kasowane, nie było odrębnych tematów, a właśnie był tylko jeden temat – cały świat. Filateliści tamtych lat nie mieli klaserów. Przeważnie ojciec trzymał swoje «skarby» w przezroczystych kopertach, książkach, teczkach itd.

Wymiany znaczkami między filatelistami odbywały się tylko w domach. Dla mnie było to swego rodzaju małe święto. Prawie każdy przychodzący dawał mi prezent – landrynki w pakieciku, albo ciastka, małą czekoladkę. Pamiętam jednego bardzo starego Pana, który podarował mi kilka polskich znaczków. Zwracałem się do niego Panie Adwokacie.

Każdy filatelista w Łunińcu zbierał polskie znaczki. W moim teraźniejszym zbiorze polskich znaczków mam jeszcze kilka pamiątek Ojca, wycinek z koperty ze znaczkami z przedrukiem «Kopiec Marszałka Piłsudskiego», również mam piękny stempel na kartce pocztowej z «Targów Poleskich» w Pińsku z roku 1938. Byłem z Ojcem pośród tych kilku filatelistów, którzy jeździli na te Targi do Pińska, ażeby mieć ten kasownik w swoim zbiorze. Wrażenia miałem ogromne od pobytu w Pińsku. Razem z filatelistami do Pińska wyjechała dość wielka grupa dziewcząt z Łuninieckiej Drużyny przysposobienia Wojskowego Kobiet (PWK) (na dolnym zdjęciu próbują smaczną grochówkę żołnierską).

W roku 1935 Ojca powołano do wojska do 64. Pomorskiego Murmańskiego Pułku piechoty w Grudziądzu, gdzie miał możliwość zwiedzenia wystawy filatelistycznej. Wysłał do domu kilka specjalnych kartek, wydrukowanych z okazji tejże wystawy. Pozostała mi tylko jedna z tych pięciu kartek. Większość kartek z wystawy wraz z listami z wojska, ze zdjęciami z manewrów w lipcu 1935 roku, różnymi dokumentami zostały zniszczone na początku 1940 roku, gdy masowo zaczęto wywozić na Syberię i do Kazachstanu rodziny z Łunińca.

Pamiętam tylko kilka nazwisk ówczesnych zbieraczy. Był nim głuchoniemy syn dyrektora szkoły – Skorupa, pracownik telegrafu Sergiel, kolejarz Dębowski, gimnazjaliści – bracia Romaninkowie Piotr i Paweł, uczeń tego samego gimnazjum Eugeniusz Dzidziuk (u niego kupowałem znaczki jeszcze po wojnie w latach 50.). Była w mieście i inna grupa filatelistów – kapitan Lipiński, który otrzymywał znaczki od Gryżenskiego ze sklepu w Warszawie, powszechnie znany doktor Bogorodzicki (mówiono, że »»»



Z lewej ; ze wstążką na głowie Jadwiga Chmielewska, z manierką Borkowska, dalej Zofia Lemeszewska oraz dwie nieznane





»»» go Sowieci rozstrzelali w 1939 roku jako białogwardzistę). Była filatelistka, Pani Marczyńska, która miała kiosk gazetowy na dworcu kolejowym i piękny dom przy ulicy Wacława Kostka-Biernackiego.

W naszym domu często gościł Skorupa, który wymieniał znaczki z Ojcem. W czasie okupacji niemieckiej on kilka razy przychodził do nas z niemieckim filatelistą,



hauptmannem, którego bardzo interesowały znaczki radzieckie i polskie z przedrukami – kopiec Marszałka Piłsudskiego, Gordon-Bennett albo Challenge. Bardzo ciekawiła Niemca polska seria 1925 roku «Na Skarb», za którą hauptmann dawał nam żywność.

Czy w Łunińcu organizowano jakieś filatelistyczne imprezy? Mam pochodzącą ze zbiorów Ojca kartkę z podobizną marszałka Rydza-Śmigłego z naklejonym takim samym znaczkiem. Znaczek ostemplowany datownikiem poczty łuninieckiej. Zrobiona tak zwana kartka maksymalna. Z jakiego powodu to zrobiono, może w dniu 20. rocznicy odzyskania niepodległości odbyła się w Łunińcu jakaś uroczystość filatelistyczna? Tego nie wiem i już nigdy się nie dowiem.

W latach 70. w Wilnie były zniszczone niektóre polskie archiwa. Do rąk filatelistów trafiła przedwojenna korespondencja z różnymi instytucjami, głównie z okręgową Dyrekcją Kolei Państwowych. Kupiłem u tamtejszych filatelistów kilkadziesiąt kopert od listów z Łunińca(**zdjęcie 010**

Na jednej z kopert oprócz znaczka pocztowego są propagandowe znaczki LOPP (Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej).W latach 1935-1938 do ligi tej należało w Województwie Poleskim ponad 25 tysięcy osób. Dobrze pamiętam, iż co roku organizowano «Tydzień LOPP», pochody, marsze w maskach przeciwgazowych, wyświetlano w miasteczkach filmy. Ze zbiórki pieniędzy pod hasłem «Polesie na samoloty» w Łunińcu zakupiono trzy samoloty typu RWD-8, które poświęcono tuż na polu koło Bochanowa 6 czerwca 1937 roku i przekazano wojsku. Filateliści uczestniczyli w sprzedaży znaczków LOPP, naklejali je na listy. Zbieracze z Łunińca, Pińska oraz Brześcia nad Bugiem planowali urządzenie we wrześniu 1939 roku po wakacjach pokaz znaczków ku czci 25. rocznicy wymarszu Legionów ku wolności, lecz plany nie spełniły się …

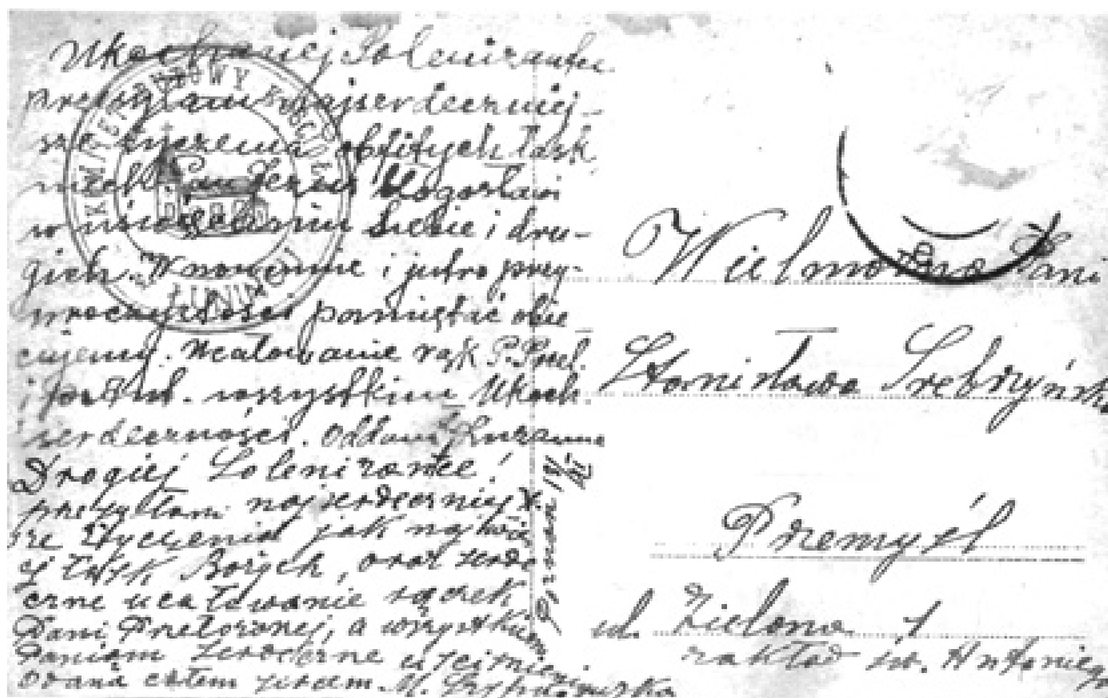




Znaczki zbierali nie tylko uczniowie – synowie filatelistów, lecz prawie wszyscy. I to z jaką pasją! I jak tu nie zbierać znaczki, kiedy sam ksiądz od czasu do czasu przynosił je w prezencie lepszemu uczniowi tygodnia. Losy niektórych moich kolegów ze szkoły były tragiczne. Mój dobry przyjaciel Józek Budźko został wywieziony do Kazachstanu wraz z rodziną w czerwcu 1941 roku. Do Łunińca wrócił po wojnie za 8 lat w roku 1949. Powrócił razem ze «swoim skarbem». kiedy pokazywał swój album, mówił: «Jak widzisz – nic nie zgubiłem, nic u mnie nie przepadło».

Ojciec mój walczył w kampanii wrześniowej, dostał się do niewoli sowieckiej pod Lwowem, lecz na szczęście powrócił do domu pod koniec października. Nie zajmował się już znaczkami, nie spotykał się z filatelistami. Bali się spotykać. Było wiadomo, że władze w ZSRR nie popierały filatelistykę. Partyjny pracownik, który zajął mieszkanie kapitana Lipińskiego od razu wyrzucił książki, rodzinne albumy ze zdjęciami oraz cały zbiór znaczków. Znaczki były rozsypane po całym podwórku, najwięcej ich było za chlewem na śmietniku. Razem z chłopcami byliśmy na tym podwórku w poszukiwaniu «skarbów» kapitana. Reżym zakładał, że zbieranie znaczków to «przeżytek burżuazji», a filateliści – to po prostu szpiedzy i są wrogami narodu, wtedy ludzie niszczyli polskie książki, dokumenty, zdjęcia, mapy Polski, gazety z przedstawicielami polskiego rządu. Posiadanie znaczków z podobizną Piłsudskiego, Mościckiego, Rydza-Śmigłego było dużym niebezpieczeństwem. Dlatego Ojciec spalił i pamiątki z Grudziądza, znaczki z carem Mikołajem II i polskie znaczki.

W roku 1940 w kioskach gazetowych, w księgarniach były sprzedawane »»»



»»» znaczki radzieckie. Sprzedawano w pakiecikach kasowane znaczki Armenii, Gruzji, Ukrainy, Mongolii i egzotyczne znaczki Tuwy. Ojciec nabył sporo takich znaczków, które przydały się w czasie okupacji. Niemiecki filatelista, który przychodził ze Skorupą, za znaczki Tuwy dawał konserwy, cukier, mąkę, kiełbasę, co pomogło przeżyć te trudne czasy.

Gdy w lipcu 1944 roku wywieziono nas do Niemiec na pracę przymusową, Ojciec zabrał ze sobą kilka kopert ze znaczkami, pozostałe schował na strychu. Te znaczki, co zabraliśmy z sobą, zgubiono w różnych obozacz przejściowych. Po powrocie z Niemiec do Łunińca Ojciec już nie zajmował się filatelistyką. Przyjęto byłych „ostarbeiterów» w ojczystym kraju niezbyt gościnnie. Ojciec musiał co dwa tygodnie chodzić do NKWD. Był podejrzewany, władze nie wierzyli tym, którzy byli w Niemczech. Ja dostałem ze schowka książki ze znaczkami i zaczęła się moja «działalność filatelistyczna». Zacząłem bardzo interesować się znaczkami, miałem dużo pytań do Ojca. Chciałem być podobny do niego.

Działalność filatelistów z niedużego Łunińca, a także z wielu podobnych miasteczek nie weszła do historii polskiej filatelistyki. Łuninieccy filateliści wraz z moim Ojcem jeszcze przed wojną chcieli zamówić w Warszawie w firmie Tadeusza Gryżewskiego i w biurze filatelistycznym «Polonia» Henryka Stachowiaka w Poznaniu bloczki z lotem balonu do stratosfery. Nie wiem czy im się udało. Bardzo szanuje czyny moich poprzedników z Łunińca. Każdy z nas miał w życiu swój «Łuniniec», który zapoczątkował pasję zbieranie. Jestem bardzo wdzięczny filatelistom z Łunica, a szczególnie mojemu kochanemu Ojcu za to, że zostałem tym, kim jestem.

LEON KOŁOSOW-RYBCZYŃSKI,
ŁUNINIEC-MIŃSK

PROSZĘ PRAWO JAZDY, PANIE «SZOFERZE»?!

Pod koniec lat 20. i na początku lat 30. XX wieku w Polsce miał miejsce kryzys gospodarczy. W Łunińcu widoczny on był we wzroście bezrobocia. Pracy szukały wszystkie zwolnione osoby, ale nie wszystkim udawało się ją znaleźć. Niektórzy starali się zdobyć jakąś nową specjalizację, żeby tylko zdobyć zatrudnienie. W Łunińcu pootwierano wszelkie możliwe kursy umożliwiające zdobycie zawodu szwaczki, gosposi, kucharki i t.p. Kursy organizowane były zarówno przez lokalne władze, jak i osoby prywatne, a także przyjezdnych przedsiębiorców.

W tamtych czasach bardzo popularny był zawód «szofera». Samochód natarczywie i dość szybko «torował» sobie drogę do życia. W wielu polskich miastach organizowane były szkolenia dla szoferów. «Pierwsze skrzypce» w tej kwestii grały Koncesjonowane Kursy dla Kierowców Samochodów K. Fafiusa w Warszawie. Później ich filie rozrzucone były po całej Polsce. W 1930 roku jedna z nich otwarta została w Łunińcu.



Na potrzeby kursów zajmowano część domu kolejowego przy ulicy Rampowej (obecnej Kolejowej). Były one płatne. 6 miesięcy nauki kosztowało od 50 do 70 złotych (czyli dość dużo), ale możliwa była płatność ratalna. Dziś trudno stwierdzić, od czego zależała ta kwota, ale ustalana była podczas osobistej rozmowy dyrektora kursów z potencjalnym kursantem. Wykładowców było dwóch. Stale rozjeżdżali się oni do filii w jednym województwie. Zajęcia odbywały się dwa razy w tygodniu (w wyjątkowych przypadkach – pięć razy) po 5-6 godzin. Dla celów poglądowych do Łunińca przywieziono dwa samochody osobowe marki «Ford» oraz «Mercedes-Benz». Pierwszy z nich był cały czas rozmontowany, aby służyć jako pomoc poglądowa.

Na kursach w Łunińcu uczyło się 30 osób, wśród nich mój ojciec Leonid Kołosow. Z jego wspomnień znanych jest kilka nazwisk przyszłych kierowców. To mieszkańcy Łunińca Sołomacho i Szpiglewski z Zalesia, Szczepan Oleszkiewicz i Mikołaj Kocuba z ulicy Cerkiewnej (dziś Gagarina), a także Duńczyk, Pawliukowiec, Mojsza Kruglin, Stefan Kowalski. Byli też kursanci z Łachwy – Arkadiusz Zimicz, z Kożangródka – Nikita Biriło i Wojciechowski. W kursach uczestniczyła również jedna kobieta – zarządzająca majątkiem właściciela ziemskiego Druckiego-Liubeckiego, znana w całym powiecie ze swojego okrucieństwa wobec chłopów, pani Dora.

Według wspomnień ojca, kursanci z szacunkiem odnosili się do siebie wzajemnie, powstało między nimi poczucie «szoferskiej braci».

Wykłady na kursach należało obowiązkowo zapisywać. Do prowadzenia pojazdu kursant był dopuszczany dopiero po trzymiesięcznej nauce i zdaniu egzaminu wstępnego. Z jazdą «środkiem transportu» po mieście były problemy. W ciągu dnia było to dla kursantów niebezpieczne. Liczne powozy konne utrudniały ruch wąskimi ulicami Łunińca. Konie bały się jadących pojazdów i motocykli. Bywały przypadki, że przestraszony koń, nie podporządkowując się woźnicy ponosił powóz, który przewracał się kalecząc zarówno zwierzę, jak i człowieka (co prawda, nic takiego nie zdarzyło się kursantom szkoły samochodowej). Dlatego też lokalne władze ograniczyły jazdę szkoleniowego samochodu po mieście. Kursanci uczyli się prowadzenia »»»

»»» pojazdu po łuninieckich ulicach we wczesnych godzinach wieczornych, wtedy jeszcze nie brukowanych, oraz po twardych gruntowych drogach (zwanych «bitymi») poza miasteczkiem. Dobre odcinki znajdowały się na trasie Łuniniec – Wólka Łunińska – Łunin (o drogę dbał właściciel ziemski Drucki–Liubecki) i Łuniniec – Łachwa.

Pod koniec 1930 r. kursanci zakończyli szkolenie zdając 4 egzaminy: budowa pojazdu, montaż i naprawa samochodu, prowadzenie pojazdu oraz znajomość przepisów ruchu drogowego. Na koniec stycznia 1931 r. wydane zostały im prawa jazdy i to jakie!

Kremowy papier, złocisto-czerwona czcionka i taka sama obwódka dokumentu. Kiedy dziś trzymasz w rękach duży, zajmujący prawie pół strony gazety, «manuskrypt» z rysunkiem skrzydlatego samochodu, fotografią szczęśliwego właściciela dokumentu, podpisami właściciela szkoły i wykładowców, fioletową pieczęcią, czytasz, że świadectwo wydane zostało nie gdzieś na prowincji, a w samej Warszawie – dosłownie czujesz ten romantyczny pełen szacunku i zachwytu stosunek do przedstawicieli nowej w XX wieku profesji – szofera. Te dokumenty nawet swoimi rozmiarami nie były przeznaczone do schowania w szkatułkach lub albumach, w których przechowywało się rodzinne archiwa. Prosiły się one o

Zaświadczenie o ukończeniu kursu szoferów L. Kołosowa


KONCESJONOWANE
KURSY KIEROWCÓW SAMOCHODOWYCH
K. FAFIUSA
W ŁUNIŃCU

ZAŚWIADCZENIE

Nr.

Pan Kołosow Leonid

Całkowity Kurs Nauk Kierowców Samochodowych z wynikiem następującym:

Wykładowcy:

złocone ramy, szkło i wyeksponowanie w celu prezentacji publicznej jako dowód niezwykłych umiejętności i męstwa ich posiadaczy. Cóż, zarówno szoferzy, jak i drogi w tych dawnych czasach wymagały od człowieka posiadania obu wyżej wymienionych cech.

Mając w rękach dokument potwierdzający zdobytą specjalizację, kierowcy nie od razu uzyskali prawa do zasiadania za kierownicą samochodu. Nie wiem jak inni, ale mój ojciec uzyskał je dopiero po trzech latach. Tak więc owe prawo jazdy ma już 80 lat! Niewielka dwustronicowa książeczka o wymiarach 80 x 120 mm z cienkiego kartonu, koloru jasnozielonego. Na pierwszej stronie widnieje napis: «Poleski Urząd Wojewódzki w Brześciu nad Bugiem», «Zezwolenie nr 1205». Dalej znajduje się informacja: «Pan Kołosow Leonid, mieszkający w Łunińcu na ulicy Szerokopiaskowej nr 26 może kierować wszelkimi rodzajami pojazdów mechanicznych, poza motocyklem, na ogólnodostępnych drogach na terenie Rzeczypospolitej Polski». Ograniczenia dotyczyły również pojazdów przeznaczonych do przewozu pasażerów. Na drugiej stronie «zezwolenia» – fotografia właściciela i jego podpis oraz nieczytelny podpis urzędnika – «w im. wojewody». Na nich przystawione zostały dwie czerwone pieczątki wojewódzkiego wydziału drogowego. Prawo jazdy zostało wydane 22 stycznia 1934 r. w Brześciu nad Bugiem. Druga kartka dokumentu, bez żadnych zapisów, przeznaczona była na nowe adresy zamieszkania kierowcy. (2)

Posiadanie dokumentów potwierdzających uzyskanie specjalizacji nie gwarantowało znalezienia pracy. W Łunińcu prawie nie było firm potrzebujących szoferów, a miejsca zawodowych kierowców u okolicznych właścicieli ziemskich były dawno pozajmowane. W poszukiwaniu pracy byli kursanci opuszczali nasze miasto. Ich losy nie są znane.

Najbliższe stosunki mój ojciec utrzymywał z dwoma kolegami. Wraz z M. Kruglinem i S. Oleszkiewiczem grali w orkiestrach Gulbinusa i «Straży Pożarnej». O drugim


WOJEWÓDZKI POLESKI W BRZEŚCIU n/B.

POZWOLENIE

№ 1205

Pan Kołosow Leonid

zamieszkały w

Szczepańskiego Nr. 21

z wyjątkiem pojazdów, przeznaczonych do użytku publicznego.

Brześć n B., dnia 22 stycznia 193 r.

Okaziciel zamieszkuje w

ul. Nr.

(podpis)

Okaziciel zamieszkuje w

ul. Nr.

(podpis)

Okaziciel zamieszkuje w

ul. Nr.

(podpis)

Okaziciel zamieszkuje w

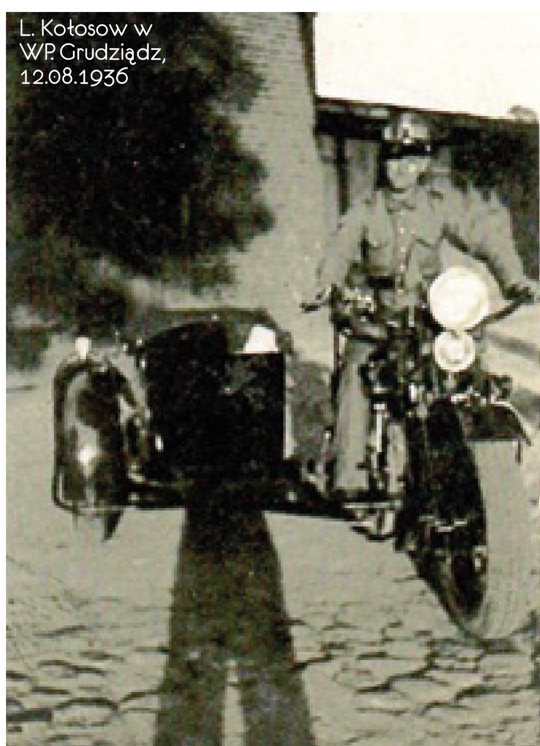
ul. Nr.

(podpis)

Prawo jazdy. L. Kołosow

opowiem niżej. Natomiast Mojsza Kruglin w poszukiwaniu lepszego losu w połowie lat 30 wyjechał do Palestyny.

Ojciec, nie znalazłszy stałego zatrudnienia jako szofer, od czasu do czasu dorabiał imając się różnych zajęć. Pod koniec 1934 roku wreszcie otrzymał polskie obywatelstwo i już w marcu 1935 roku został powołany do Wojska Polskiego. Służbę odbywał w 64 Pomorskim Pułku Piechoty Strzelców Murmańskich w Grudziądzu. Tutaj jego zawód szofera był bardzo potrzebny. Po dwutygodniowym «okresie próbnym» sprawdzającym umiejętności kierowcy młodego żołnierza, powierzono mu funkcję drugiego szofera «Forda» – samochodu dowódcy pułku pułkownika Ignacego Izdebskiego. W pracy ojciec dobrze sobie radził. »»»


L. Kołosow w WP. Grudziądz, 12.08.1936


L. Kołosow z kolegami na odpoczynku podczas manewrów pod Jabłonowem. 1935

»»» Latem 1935 roku na wielkich manewrach pod Jabłonowem siedział on za kierownicą trzytonowej «Skody» – mobilnego pojazdu przystosowanego do handlu.

Po zakończeniu służby wojskowej, we wrześniu 1936 roku ojciec wrócił do Łunińca z ciekawym dokumentem w ręku. Była to opinia podpisana przez dowódcę kompanii Gospodarczej 64 pp płk. Rokickiego, w której mowa była o dobrej pracy ojca jako kierowcy, doskonałej służbie wojskowej i znajomości samochodów. Tego rodzaju rekomendacje powinny ułatwiać znalezienie pracy w miejscu zamieszkania, ale jednak nie pomogły. Ojciec musiał zatrudnić się w miejskim magistracie jako kurier.

*W Polsce na mocy Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 12 listopada 1927 r. (Dz. U. R.P. 1927-102-883) i Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Ministra Spraw Wojskowych z dnia 29 lipca 1930 r. (Dz. U. R.P. 1930-058-470) istniał obowiązek dostarczania jako środków przewozowych na rzecz wojska w czasie pokoju samochodów, motocykli i rowerów osób fizycznych i prawnych, mających je w «swem władaniu». Na podstawie ewidencj pojazdów mechanicznych, prowadzonej w myśl Rozporz*ądzenia Prezydenta Rzeczypospolitej powiatowe władze administracji ogólnej sporządzały co roku listy kolejności osób obowiązanych do dostarczania samochodów i motocykli, «a to celem zapewnienia kolejności i równomierności przy powoływaniu do świadczeń.» *Do listy kolejności wpisywano wszystkie osoby prawne i fizyczne, posiadające wyszczególnione środki przewozowe, «za wyjątkiem osób, które zostały zwolnione od obowiązku dostarczania środków przewozowych na rzecz wojska w czasie pokoju, względnie z pod obowiązku tego zostały wyłączone, a mianowicie:*

1) Prezydent Rzeczypospolitej,

2) osoby, korzystające w myśl prawa międzynarodowego z prawa zakrajowości, oraz konsulowie zawodowi państw obcych, o ile są obywatelami państwa wysyłającego, z zastrzeżeniem wzajemności,

3) funkcjonariusze państwowi, samorządowi, osoby, będące w czynnej służbie wojskowej, oraz duchowni uznanych przez Państwo wyznań religijnych, o ile posiadane przez te osoby środki przewozowe są im niezbędnie potrzebne celem wykonywania służby, względnie posług religijnych.»

*Ponadto nie mo*ł*y być «przedmiotem świadczeń:*

1) środki przewozowe państwowych urzędów, zakładów i przedsiębiorstw, tudzież środki przewozowe związków komunalnych;

2) środki przewozowe przedstawicielstw dyplomatycznych i urzędów konsularnych państw obcych z zastrzeżeniem wzajemności;

3) środki przewozowe, służące do przewożenia poczty, tak należące do zarządu pocztowego, jak i do osób prywatnych;

4) środki przewozowe niezbędne do działalności instytucji użyteczności publicznej;

5) środki przewozowe koncesjonowanych przedsiębiorstw samochodowych, lotniczych lub żeglugowych, o ile przedsiębiorstwa te utrzymują stałą komunikację pomiędzy poszczególnymi miejscowościami;

6) środki przewozowe niezbędne do działalności publicznych niepaństwowych szkół rolniczych oraz zarejestrowanych przez Ministerstwo Rolnictwa prywatnych stacji i pól doświadczalnych oraz ferm...»

Również środków przewozowych nie można było «żądać od osób, zamieszkałych w odległości większej niż 10 km. od miejsca, do którego dany środek przewozowy ma być dostarczony, o ile wyjątkowe względy nie nakażą przekroczenia tej odległości».

Powiatowe władze administracji ogólnej sporządzały listy kolejności z końcem każdego roku kalendarzowego na rok następny w takim terminie, by najpóźniej dnia 15 grudnia mogły być podane do «powszechnej wiadomości». Podanie do powszechnej wiadomości następowało przez ogłoszenie w Dzienniku Wojewódzkim oraz wywieszenie

w lokalu powiatowej władzy administracji ogólnej.

Na podstawie analizy Poleskiego Dziennika Wojewódzkiego (wymieniam niżej roczniki 1930-31 , 1932-1933, 1936-1937), udało się ustalić, że w latach 1930-1936 w powiecie łuninieckim, oprócz zwolnionych z obowiązku dostarczania podczas pokoju i wojskowych, były takie pojazdy: w firmie «Agachel» w Mikaszewiczach – 4-2 samochody osobowe. W Łunińcu: Mażyntas Jerzy – samochód osobowy. U majora w stanie spoczynku Jana Szalkiewicza – samochód osobowy Renault. Podobne samochody (nieznanej marki) posiadali mieszkańcy Łunińca Aleksander Szaronin, Leonard Radewicz, Czesław Łazarski. Również Michał Teslewicz posiadał własny autobus; Jerzy Janczak, Witold Hajderowicz – motocykl, Zygmunt Jurkowski – motocykl «Niemen» z koszem, inż. Czesław Sitarz – ciężki motocykl Harley Davidson.

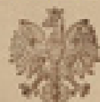
W archiwach nie ma informacji na temat pojazdów łuninieckich właścicieli ziemskich. Ale ulicą Pierackiego (obecnie – Czerwoną) często przejeżdżał Opel kabriolet należący do Ks. Fr. Druckiego – Lubeckiego, za którego kierownicą zasiadała pani Dora. Ja i moi koledzy – chłopaki z sąsiednich domów z niecierpliwością oczekiwaliśmy powrotu samochodu z miasta do majątku Krystynowo, aby jeszcze raz zobaczyć ten cud techniki, pobiec za nim łykając spaliny i uliczny kurz.

(Znalazłem to nazwisko w książce pt. «Pamięć. Rejon Łuniniecki» w artykule «Przywrócone nazwiska» na stronie 297. Zgodnie z treścią dokumentów «Dora Wiktorowna Snitkowa, ur.

w 1891 r. w Piotrogrodzie. Aresztowana 29 września 1939 roku. Oskarżona z art. 74 KK BSRR o to, że pracując w majątku właściciela ziemskiego jako zarządca, szydziła z chłopów, biła ich i pobierała kary. Postanowieniem Specjalnego Posiedzenia »»»

Brześć nad Bugiem, dnia 9. grudnia 1932 r.

POLESKI



DZIENNIK WOJEWÓDZKI

Nr. 21.

TREŚĆ:

DZIAŁ URZĘDOWY:

Str.

Poz. 147 Obwieszczenie urzędu wojewódzkiego poleskiego listy kolejności osób, obowiązanych do dostarczania pojazdów mechanicznych na rzecz wojska w czasie pokoju na terenie województwa poleskiego (Dz. U. R. P. Nr. 58 poz. 470 z 1930 r.) z ważnością od dn. 1 stycznia do dn. 31 grudnia 1933 r. 387

148 Ogłoszenie urzędu wojewódzkiego poleskiego zmian zaszłych w ruchu poszczególnych urzędów i agencyj pocztowych w listopadzie 1932 r. 389

149 Ogłoszenie poleskiego okręgowego urzędu ziemskiego o zamknięciu postępowania scaleniowego 389

150 Ogłoszenie poleskiego okręgowego urzędu ziemskiego o [illegible] 390

DZIAŁ NIEURZĘDOWY:

Rejestracja hipotek 405

Likwidacje 405

Zagubione (zniszczone, skradzione) dokumenty i przedmioty 406

Przetargi 407

DZIAŁ URZĘDOWY.

147.

Obwieszczenie urzędu wojewódzkiego poleskiego listy kolejności osób, obowiązanych do dostarczania pojazdów mechanicznych na rzecz wojska w czasie pokoju na terenie województwa poleskiego (Dz. U. R. P. Nr. 58 poz. 470 z 1930 r.) z ważnością od dn. 1. stycznia do dn. 31. grudnia 1933 r.

L. p.	Nazwisko i imię lub nazwa firmy właściciela pojazdu	Rodzaj pojazdu
	powiat brzeski	
1	Otkin Aron	osobowy
2	Zelen Krystoszek Józefina	„
3	Zawodniak Władysław	„
4	Wasiluk Mikołaj	„
5	Karpuk Piotr	osobowy
6	Mościbrodzki Lucjan	„
7	Sankowski Bronisław	„
8	Kawenberg Basia	„
9	„ Abram	„
10	Pietkiewiczowa Nadzieja	„
11	Huben Józef	„
12	Korzewski Stanisław	„
13	Łysaczyński-Trojekurow Leon	„
14	Kasa Chorych	„
15	Rayski Eugenjusz	„
16	Hepomucki Florjan	„
17	Moroz Ksawery	„
18	Roth Konstanty	„
19	„ Eugenjusz	„
20	Augustyniak Mieczysław	„
21	Korol Paweł	„
22	Górski Bronisław	„
23	Górecki Stefan	„
24	Magistrat m. Brześcia n.B.	„
25	Orpiszewska Stefanja	„

L. p.	Nazwisko i imię lub nazwa firmy właściciela pojazdu	Rodzaj pojazdu
26	Hanaruk Andrzej	osobowy
27	Sobolewski Walerjan	„
28	Frajewski Wiesław	„
29	Roth Wiktor	„
30	Magistrat m. Brześcia n.B.	„
31	ks. Szymonowicz Marek	„
32	Kosmulski Bohdan	„
33	kier. Okr. Zw. Strzeleckiego Nr. IX.	„
34	Dymsza Zofja	„
35	Malynitez Seweryn	„
36	Kasa Chorych	„
37	Krupowicz Konstanty	„
38	Bogusławski Feliks	„
39	Krahelski Jan	„
40	Cyganikiewicz Jan	„
41	Trzeskowska Jadwiga	„
42	Kroidsztejn Hilary Marko	„
43	Godecki Marjan	„
44	Frydberg Jakób	półciężar.
45	Pietkiewicz Ignacy	„
46	Adamow D. i Gołownicki Jan	„
47	Motorowa fabryka wód mineraln. „Krynica"	„
48	Reznik Mendel i Stempnicki Oszer	ciężarowy
49	Biuro eksp. „Tranzyt"	„
50	Wolski Aron	„
51	Pietkiewicz Ignacy	„
52	Wołyniec Izaak	autobus
53	Kott Józef	„
54	Goldin Berek	„
55	Basy Lejb	„
56	Hisenholc Kiwa	„
57	Polskie T-wo Sam. „Citroen" s. o. o.	„
58	Wychalewski Zynas	„
59	Mezel Lejzor	„
60	Pomorzański Jan	„
61	Bekerkunt Samel	„
62	Grynberg Abram Lejzor	„
64	Korwazynkowa Marja	„
63	Kuczyńska Eleonora	„
65	Hajdamowicz Marja	
66	Polskie T-wo Samochodowe	„
67	Ruszyński Konstanty	motocykl z wózkiem
68	Hazarewicz Jan	„
69	Janowski Stefan	„
70	Wyborzyński Włodzimierz	„
71	Straus Teodor	„
72	Jeżewski Tadeusz	„
73	Dec Józef	„
74	Komorowski Władysław	motocykl
75	Bidas Michał	„
76	Ismot Kazimierz	„
77	Kiewski Henryk	„
78	Wroczyński Witold	„
79	Kowalska Halina	„
80	Gierbaczewski Borys	„
81	Jarząbkowicz Konstanty	„
82	Zieliński Mieczysław	motocykl
83	ks. Maniczko Józef	„
84	Dąbrowski Józef	„
85	Zahajkiewicz Wacław	„
86	Gryka Józef	„
	powiat drohicki	
1	Wołąsewicz Aleksy	osobowy
2	Rozwadowski Mikołaj	„
3	Filon Aleksander	„
4	Bogońska Ludwika	„
5	Tołłoczko Karol	„
6	Dzierżyński Paweł	„
7	Skirmunt Henryk	„
8	Bogdanowicz Wiktor	„
9	Szymański Leon	motocykl
10	Wołosewicz Aleksy	„
	powiat kobryński	
1	Bertholdi Artur	osobowy
2	Puzyna Julian	„
3	Dziewońska Marja	„
4	Link Tadeusz	„
5	Dąbrowska Zofja	„
6	Świątkowski Władysław	„
7	Chołod Eugenjusz	„
8	Kraczenko Jan	„
9	Makowiecki Zygmunt	„
10	Goldin Judel	ciężarowy
11	Lande Rochana	autobus
12	Warszawski Hafrol	„
13	Epelbaum Jankiel	„
14	Paszel Marja	„
15	Szub Mejer	„
16	Lewiński Josel	„
17	Fiodoruk Daniel	motocykl
18	Gąsiorowski Marjan	„
19	Dupliński Michał	„
	powiat kosowski	
1	Stawarski Jakób-Ela	osobowy
2	Holanicki Władysław	„
3	Woranowicz Edward	„
4	Puńkowski Karol Wojciech	„
5	Puńkowski Franciszek	„
6	Jezierska Malka	„
7	Rubinowicz Lejba	ciężarowy
8	Fuksman Abram	półciężar.
9	Karpiel Fiszel	„
10	Kadyszewicz Pinchos, Bron Ela i Perozowicz Jankiel	„
11	Rubinowicz Jankiel	autobus
12	Bron Ela	„
13	Pigulewski Włodzimierz	„
	powiat łuniniecki	
1	Przemysł Drzewny „Agabeli" Sp. Akc.	osobowy

L. p.	Nazwisko i imię lub nazwa firmy właściciela pojazdu	Rodzaj pojazdu
2	Przemysł Drzewny „Agabeli" Sp. Akc.	osobowy
3	Hip. Szelkiewicz Jan	„
4	Szeronin Aleksander	„
5	Rodakiewicz Leonard	„
6	Cieślewicz Michał	autobus
7	Hajdorowicz Witold	motocykl
	powiat piński	
1	Imach Antoni	osobowy
2	Pietruszkiewicz-Pietruszkow Aleksander	„
3	Skirmunt Kacper	„
4	Dobrowolski Tadeusz	„
5	Rydzewski Tadeusz	„
6	Wolski Mirosław	„
7	Chomięcowski Aleksy	„
8	ks. Dymitrowicz Kazimierz	„
9	Goldin Judel i Rozenberg Josel	„
10	Sendzikowski Zygmunt	„
11	Skirmunt Henryk	„
12	Młodzianowski Piotr	„
13	Pobindyński Napoleon	„
14	Zagrodzki Stefan	„
15	Skirmunt Roman	„
16	„Srodlesie" firma	„
17	Arcybiskup prawosł. Aleksander	„
18	Kowalski Gabryel	„
19	Prager Mirla	„
20	Falewicz Nadzieja	„
21	Onda Paweł	„
22	Janiszewski Cezary	„
23	Pusłowski Karol-Wojciech	„
24	Jewsiejenko Dymitr	„
25	Godoszer Mehamed	ciężarowy
26	Romański Wacław	„
27	Segalewicz Symcha	autobus
28	kpt. Różański Adam	motocykl z wózkiem
	powiat prużański	
1	Pauk Mikołaj	osobowy
2	Dziatko Józefa	„
3	Rodkiewicz Stefan	„
4	Siedlecki Zygmunt	„
5	Stanieśka Kazimierz	„
6	Pawlikowski Leon	„
7	Ela Lejba Rumchel	ciężarowy
8	Kamieniecki Icko	„
9	Liberman Szepsel i S-ka	autobus
10	Szocherman Mowsza	„
11	Srol Wysokier i J. Pomeraniec	„
12	Srol Fajnlewicz i Goldberg Chaim	„
13	Zylbersztejn Ela-Mowsza	„
14	Kaufman Chaim	„
15	Siedlecki Aleksander	motocykl
16	Porewicz Karol	„
17	Łopatyński Michał	„
18	Paczewiczowna Helena	„
19	Janowicz Aleksander	„
20	Malcher Zygmunt	motocykl
21	Pilinkiewicz Włodzimierz	„
22	Niepokój Zygmunt	„
23	Bujdeso Kazimierz	„
	powiat stoliński	
1	Liwszyc Mowsza	osobowy
2	Krzepecki Tomasz	„
3	Kiesiewicz Cezary	„

148.

Ogłoszenie urzędu wojewódzkiego poleskiego zmian, zaszłych w ruchu poszczególnych urzędów i agencyj pocztowych w listopadzie 1932 r.

Zaprowadzono służbę telefoniczno-telegraficzną w następujących agencjach pocztowych:

1) Dubowce pow. stanisławowski woj. stanisławowskie.

2) Nowosielec—Gniewosz pow. sanocki woj. lwowskie.

3) Skobelew—Podwece pow. sokalowski woj. lwowskie.

4) Rajtarowice pow. samborski woj. lwowskie

5) Buszcze pow. brzeżański woj. lwowskie

6) Łuchów Górny pow. biłgorajski woj. lubelskie.

149.

Ogłoszenie poleskiego okręgowego urzędu ziemskiego o zamknięciu postępowania scaleniowego.

Poleski okręgowy urząd ziemski w Brześciu n.B. na zasadzie p. f. art. 36 ustawy z dn. 31.VII.1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 92 poz. 933) oraz p. 4 § 59 rozporządzenia Ministrów Reform Rolnych i Sprawiedliwości z dn. 27.VIII.1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 67 poz. 763) podaje do publicznej wiadomości, że zostało zamknięte postępowanie scaleniowe gruntów:

1) wsi Morowin gm. Moroczno pow. pińskiego;

2) wsi Dolbizna gm. Wierzchowice pow. brzeskiego;

3) wsi Buszmirze gm. Wierzchowice pow. brzeskiego;

4) Dubie Moroczno gm. Moroczno pow. pińskiego;

5) wsi Sereczyce gm. braszewickiej pow. drohickiego;

6) wsi Bielin gm. osowieckiej pow. drohickiego;

7) wsi Fiedory gm. płotnickiej pow. stolińskiego.

zachodnim północną granicą futoru Kalugi, włączając ten futor do strefy nadgranicznej, przez błota Zimniak i Smolin, południową granicą futorów Opsycz i Podjasieniec, oraz północną granicą futoru Nagórskiego do drogi państwowej Nr. 3, po czym biegnie w kierunku południowym zachodnią granicą tej drogi oraz futoru Reszków i wsi Tupik do granicy województw poleskiego i wołyńskiego.

§ 3.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1937 roku.

Równocześnie traci moc obowiązującą rozporządzenie Wojewody Poleskiego z dnia 27 lipca 1926 r. w sprawie strefy nadgranicznej.

w/z Wojewoda Poleski
(—) *J. Bołumiński*
Wicewojewoda.

94.

Ogłoszenie urzędu wojewódzkiego poleskiego listy kolejności osób obowiązanych do dostarczania pojazdów mechanicznych na rzecz wojska w czasie pokoju na terenie województwa poleskiego zgodnie z § 8 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Ministra Spraw Wojskowych z dn. 29.VII.1930 r. (Dz. Ust. R. P. Nr. 58 poz. 470) z ważnością od 1 stycznia do 31 grudnia 1937 r.

L. p.	Nazwisko i imię lub nazwa firmy właściciela pojazdu	Rodzaj pojazdu
	Powiat brzeski	
1	Chomicz Piotr	samochód osobowy
2	Gwirc Rachela	„ „
3	Gwirc Rachela	„ „
4	Kalinowski Antoni	„ „
5	Kagan Jankiel	„ „
6	Karpuk Piotr	„ „
7	Kąkol Piotr	„ „
8	Korenkiew Mikołaj	„ „
9	Maksimuk-Supronowicz Paweł	„ „
10	Mościbrodzki Lucjan	„ „
11	Sankowski Bronisław	„ „
12	Wołyniec Mowsza	„ „
13	Wołyniec Mowsza	„ „
14	Zawodniak Nina	„ „
15	Zawodniak Władysław	„ „
16	F-ma Auto-Polesie	„ „
17	Andruszkiewicz Stan.	„ „
18	Budo Jerzy	„ „
19	Bujwid Bohdan	„ „
20	Czemerle Jan	„ „
21	Chary Zelman	„ „
22	Dmowski Leopold	„ „
23	Dunin-Markiewicz Edward	„ „
24	Frisz Świerczyńska Bron.	„ „
25	Bziła Filiperty	„ „
26	Gorski Bronisław	„ „
27	Głowacz Eugeniusz	„ „
28	Głowacz Eugeniusz	„ „
29	Huben Józef	„ „
30	Kusnerz Bolesław	„ „

188 Poleski Dziennik Wojewódzki poz. 94 Nr. 15

L. p.	Nazwisko i imię lub nazwa firmy właściciela pojazdu	Rodzaj pojazdu
9	Jundziłł Antoni	samochód osobowy
10	Puslowski Karol	„ „
11	ks. Młodziszewski Antoni	„ „
12	Jakubowski Józef	„ „
13	Bergfried Karol	„ „
14	Dzierżyński Wacław	motocykl z wózkiem przyczepnym
15	Pow. Komunalna Kasa Oszcz.	samochód osobowy
16	Woronowicz Edward	„ „
17	Wydział Powiatowy	„ „
18	Wydział Powiatowy	„ „
	Powiat Koszyrski	
1	Makowski Jan	samochód osobowy
2	Krzywiec Tadeusz	„ „
	Powiat łuniniecki	
1	Przemysł Drzewny „Agahell" Sp. Akc.	samochód osobowy
2	Mjr. em. Jan Szałkiewicz	„ „
3	Łazarski Czesław	„ „
4	Inż. Czesław Siterz	motocykl bez wózka
5	Inż. Czesław Siterz	samochód osobowy
	Powiat piński	
1	Skirmuntt Jan	samochód osobowy
2	Jewsiejenko Dymitr	„ „
3	Siwiński Felicjan	„ „
4	T-wo Bci L. i Al. Lourie	„ „
5	Ks. Biskup Kazimierz Bukraba	„ „
6	Arcyb. praw. Aleksander	„ „
7	Skirmuntt Roman	„ „
8	Młodzianowski Piotr	„ „
9	Josielewicz Mitan	„ „
10	Soroko Piotr inż.	„ „
11	Ubezpieczalnia Społeczna	„ „
12	Skirmuntt Zygmunt	„ „
13	Mączewski Bohdan	„ „
14	Biskup Ordyn. Diecezji Pińskiej	„ „
15	Neef Jan	„ „
16	Wionik Szejna	„ ciężarowy
17	Rożański Adam kp.	motocykl z przyczepką
18	Protasiewicz Antoni	„ bez przyczepki
	Powiat Prużański	
1	Żegalo Jan	samochód osobowy
2	Szczerbicki Konstanty	„ „
3	Bednarski Roman	„ „
4	Bujdasz Anna	„ „
5	Związek Legj. Pol. Oddz. Prużana	„ ciężarowy
6	Icko Kamieniecki i S-ka	„ „
7	Piotr Piluciuk i Jan Januszkiewicz	„ „
8	Perdenia Jan	„ osobowy
9	Dziatko Józefa	„ „
10	Dziekońska Maria	„ „
11	Gajewski Mieczysław	„ „

»»» przy NKWD ZSRR z dnia 27 lipca 1940 roku zamknięta w obozie pracy przymusowej na okres 8 lat. Rehabilitowana 4 sierpnia 1989 roku.»)

Co się stało z tymi pojazdami – nie wiadomo.

Zawód szofera przydał się ojcu jeszcze raz podczas wojny obronnej 1939 roku.

Pod koniec sierpnia 1939 r., w przededniu wojny, w Polsce nastąpiła ogólna mobilizacja. Do wojska powołano również ojca. W Łunińcu utworzona została 38 rezerwowa dywizja piechoty pod dowództwem płk A. Wira-Konasa. Dla nowej formacji potrzebne były pojazdy. Ojciec, wraz z innym żołnierzem, zostali skierowani do województwa nowogrodzkiego. W powiecie baranowickim w majątku Pawlinowo właścicielowi ziemskiemu Bolesławowi Bochwicowi skonfiskowano na potrzeby armii 5-osobowy samochód osobowy Mercedes-Benz 170V o numerze A50-626. Samochód wraz z dokumentami przekazany został ojcu, który zawiózł go do Łunińca. W karcie rejestracyjnej odnotowano: «odebrany przez komisję poborową nr 15 31.08.1939 r.» i zatwierdzono pieczęcią oraz podpisem przewodniczącego.


Alojzy Wir-Konas

Pojazd został przekazany do dyspozycji naczelnika artylerii dywizji płk. Stefana Zielke (przed 24.08.1939 – Dowódcy 16 Pomorskiego Pułku Artylerii Lekkej). Pierwsze o co zapytał pułkownik, zapoznając się z obydwoma kierowcami, to jaką wyznają religię. Gdy uzyskał od jednego z nich odpowiedź, że jest katolikiem, a od drugiego, że jest wyznania prawosławnego, polecił pierwszemu z nich, by został głównym kierowcą, a mojemu ojcu – jego pomocnikiem i dodał krótko, że na dzień dzisiejszy puszczają ich do domu w celu pożegnania się z rodzinami, a dnia następnego o godz. 8 rano powinni stawić się na peronie stacji Łuniniec w celu udania się na front. »»»





Pałac Bochwiców w Pawlinowie przed 1917 oraz Pałac Bochwiców w Pawlinowie. Stan obecny

POUCZENIE.

1) Kierowca pojazdu mechanicznego obowiązany jest okazywać dowód rejestracyjny wraz z kartą kontroli opłat na każde żądanie funkcjonariuszów policji państwowej, służby drogowej i urzędów gminnych.

2. Właściciel pojazdu, t. j. osoba, na którą pojazd jest zarejestrowany, obowiązany jest: a) najdalej w ciągu 14-stu dni zawiadomić powiatową władzę administracji ogólnej, w której okręgu znajduje się miejsce stałego postoju, o wszelkich okolicznościach, wywołujących zmianę danych, zamieszczonych w dowodzie rejestracyjnym, b) przerejestrować pojazd w ciągu dni 14-stu w razie obrania miejsca stałego postoju dla pojazdu w innym województwie i c) zwrócić tablice rejestracyjne i przedstawić do ostemplowania dowód rejestracyjny w razie wycofania pojazdu z ruchu.

3) W razie zmiany właściciela pojazdu mechanicznego, poprzedni właściciel winien bezzwłocznie przedstawić dowód i tablice rejestracyjne właściwej wojewódzkiej władzy administracji ogólnej.

4) Dowód rejestracyjny traci ważność, jeżeli nie uiszczone należnej opłaty na P. F. D. we właściwym terminie, co nie zwalnia od obowiązku dalszego uiszczania opłat, do czasu zwrotu lub odebrania tablic rejestracyjnych.

5) Dowód rejestracyjny nieważny ulega zatrzymaniu przez organa kontroli. Organ kontroli, zatrzymujący dowód rejestracyjny, powinien wydać pokwitowanie z jednoczesnym upoważnieniem na przejazd pojazdem mechanicznym, w określonym terminie do miejsca stałego postoju oraz wskazać gdzie i w jakim czasie dowód rejestracyjny może być odebrany przez właściciela.

6) Dowód rejestracyjny, zatrzymany z powodu niezapłacenia w terminie opłat na P.F.D. może być zwrócony dopiero po uiszczeniu tych opłat.

7) Za używanie pojazdu bez dowodu rejestracyjnego lub z dowodem rejestracyjnym nieważnym, właściciel pojazdu i kierowca podlegają karze administracyjnej grzywny do wysokości 1000 zł lub karze aresztu do 6 tygodni, albo obu tym karom łącznie.

8) W razie zmiany osoby, na którą pojazd jest zarejestrowany, przerejestrowanie może nastąpić dopiero po uiszczeniu należnej opłaty od odnośnego pojazdu mechanicznego.

9) Opłacie podlega pojazd mechaniczny za czas od początku miesiąca, w którym został dopuszczony do ruchu przez wydanie tablic rejestracyjnych, do końca miesiąca, w którym został wycofany z ruchu przez zwrot tablic rejestracyjnych.

10) Termin uiszczenia opłaty upływa z pierwszym dniem miesiąca dla pojazdów zarobkowych lub kwartału dla pojazdów niezarobkowych, za który opłata przypada.

11) Jeżeli oprócz zasadniczej karty kontroli opłat wydano dodatkową kartę kontroli opłat zaległych, wówczas ważność dowodu rejestracyjnego uzależnia się również od terminowego uiszczenia rat opłat zaległych.

12) W razie zgubienia lub zniszczenia dowodu rejestracyjnego za wydanie nowego dowodu będzie pobierana opłata w wysokości 2 zł.

Drukarnia Państwowa nr 102661

URZĄD WOJEWÓDZKI NOWOGRÓDZKI

DOWÓD REJESTRACYJNY

ważny tylko z kartą kontroli opłat P. F. D.

Samochód osobowy
(rodzaj pojazdu mechanicznego)

marka fabryczna Mercedes-Benz

model (typ) 170 V

ciężar własny 1135 kg

nośność pięć osób: kg

ciężar całkowity kg

Nr silnika 422622 ; Nr podwozia

Kategoria wojskowa

Zarejestrował p. Bolesław Bochwic
(nazwisko i imię)

Pojazd dopuszczony jest do ruchu na drogach publicznych R. P. ze znakiem rejestracyjnym

A 50-626

	jak obok (miejsce garażowania pojazdu)

M. K. Nr 75 — Kat.

Dowód rejestracyjny niezarobkowy

OBLICZENIE OPŁAT NA PAŃSTWOWY FUNDUSZ DROGOWY

Należność z tytułu Ustawy o P. F. D. (Dz. U. R. P. z 1933 r. Nr 45 poz. 352) wynosi:

z art. 6 zł 165 gr 00

płatne ~~miesięcznie~~ / kwartalnie po zł 41 gr 25

na konto czekowe P. K. O. Nr 182600.

Nowogródek, dn. 4 sierpnia 1939 r.

Za Wojewodę

(podpis upoważnionego urzędnika)

(INŻ. ALFRED KRISCHKE)

Zapiski władz

Pobrany przez K.P.S. Nr 15 dnia 31.VIII.1939 r.



Znak rejestracyjny

Dowód rejestracyjny auto Mercedes Bochwiców z odznak komisji poborowej

Mercedes170V - W136



»»» Pamiętam ten dzień. Ojciec wszedł do domu w wysokich butach, czarnej skórzanej kurtce, takich samych spodniach oraz czarnym berecie z dużym białym orłem. Ja i siostra nie od razu go poznaliśmy. Pożegnać się z ojcem przyszła jego matka, dwie siostry, zajrzeli ciekawscy sąsiedzi. Do późnej nocy ciągnęły się rozmowy (nie pamiętam o czym), usnąłem na kolanach ojca. Były łzy, było bolesne pożegnanie.

«Szofer nr 2» rano na peronie zgłosił pułkownikowi swoją obecność . A «szofer nr 1» na służbę wojskową się nie stawił. Zdezerterował.

W połowie dnia z żołnierzami i całym sprzętem wojennym 38 rezerwowa dywizja piechoty udała się w stronę Lwowa na front. 15-17 września dywizja uczestniczyła w krwawych starciach pod Janowem, straciła wielu ludzi, którzy zostali zabici lub trafili do niewoli. Niemcy zajęli prawie wszystkie obozy, sprzęt wojskowy, artylerię. Resztki dywizji uczestnicząc w ciężkich bojach przedzierały się do Lwowa, ale 20 września pod Chołoskiem zostali ostatecznie rozbici.

Szofer pułkownika Zielke musiał dołożyć wielu starań i wykazać się sprytem, aby ujść cało przed bombardowaniem, karabinami maszynowymi i ostrzałem artyleryjskim oraz uniknąć okrążenia. Samochód został uszkodzony przez kule i odłamki, ale był na chodzie. Przedostanie się gdziekolwiek autem było niemożliwe, gdyż wokół znajdowały się wojska niemieckie. Pułkownik rozkazał zniszczyć samochód. W jego bagażniku schowanych było kilka teczek z dokumentami i kartami, jakieś flagi (sztandar?) bez drzewca i walizka z osobistymi rzeczami dowódcy. Ojciec spalił dokumenty, karty, flagi. Pułkownik Zielke najpierw uścisnął dłoń swojego szofera, podziękował za służbę, a następnie poradził wrócić do domu.

Ojciec bardzo chciał dowiedzieć się czegoś o losie pułkownika Stefana Zielke. Podjętych zostało kilka prób wyszukania danych o pułkowniku. Przypuszczaliśmy, że oficer trafił do niewoli radzieckiej i zginął w Katyniu. Jednak w katyńskim spisie ofiar nie było nazwiska pułkownika. W polskiej literaturze dotyczącej wojny 1939r. pojawiało się to nazwisko, ale nie było tam informacji na temat losu pułkownika. Podejmowane przez nas próby dowiedzenia się czegokolwiek nie odnosiły sukcesu. Jakoś przeoczyliśmy z ojcem jedną możliwość – zwrócenia się do Ministerstwa Obrony RP. Już po śmierci ojca (2001 r.) udało mi się ustalić, że pułkownik S. Zielke został schwytany przez Niemców i znajdował się w Oflagu II-c w Dobiegniewie. W obozie pełnił on obowiązki starszego obozowego. Był w «podziemnej» organizacji obozowej. Po wojnie od maja 1945 roku służył w Wyższej Oficerskiej Szkole Artylerii. Zmarł w 1957 roku w Warszawie.



Stefan Zielke

Samochód ojciec rozbijał toporkiem. Aby nie przyciągnąć uwagi Niemców postanowił go nie podpalać. Z samochodu wyjął zegar i tylne lusterko oraz zabrał dokument rejestracyjny. Te rzeczy zachowały się w rodzinie do dziś. Na przestrzeni kilkudziesięciu lat zegar prawidłowo pokazywał czas.

Po śmierci ojca zegar samochodowy przez pewien czas znajdował się w pustym domu w Łunińcu. Przewiozłem go do Mińska, ale uruchomić nie dałem rady. Zatrzymał się na zawsze. Jeszcze, gdy ojciec żył postanowiliśmy, że dokumenty pojazdu i części do tego samochodu trzeba przekazać do Muzeum Wojska Polskiego. Doszło do tego w 2014 roku. Na moją propozycję przekazania rzeczy do muzeum, otrzymałem odpowiedź podpisaną przez Dyrektora muzeum prof. Zbigniewa Wawra. »»»

»»» *«Dziękujemy za propozycję przekazania do zbiorów Muzeum Wojska Polskiego części z samochodu dowódcy artylerii 38 Dywizji Piechoty Rez., płk art. Stefana Zielke. Zarówno zegar i lusterko, jak i dokumenty pojazdu uczestniczącego w walkach we wrześniu 1939r. będą z pewnością cennym uzupełnieniem naszej kolekcji muzealnej» (pismo z 12.XI.2014)*

«Składający przekazuję do Muzeum Wojska Polskiego niżej opisane obiekty:
1.Dowód rejestracyjny na samochód osobowy Mercedes Benz 170V Bolesława Bochwica, o znaku rejestracyjnym A50-626 wydany w Nowogródku 4 sierpnia 1939r.
2. Zegar z samochodu Mercedes-Benz 170V, «Viegel – Kienzle 8 Tage»
3. Lusterko wsteczne z samochodu Mercedes – Benz 170V» (pismo z 16.04.2015r.)

Wraz z grupą żołnierzy rozbitej dywizji (prawie wszyscy byli z Łunińca, Pińska, Baranowicz, Dawidgródka, okolicznych wsi) ojciec szedł do domu. W jednej z wsi pod Lwowem wymienił swój wojskowy skórzany uniform szofera na żywność. Dopiero pod Rownem grupie żołnierzy byłego Wojska Polskiego zagrodził drogę radziecki czołg. Czerwonoarmiści okrążyli grupę, padło polecenie aby zdać broń oraz duże noże i żeby wystąpili oficerowie. Następnie grupę podzielono według narodowości. Część żołnierzy gdzieś wyprowadzono (wrócili oni do Łunińca dopiero pod koniec 1940 r.), część wypuszczono. Ojciec był w domu już w połowie października 1939 r. Znalazł pracę, ale nie w swoim zawodzie.

Natomiast jego kolega z kursów i orkiestry Stefan Oleszkiewicz przepadł bez wieści. Jego koledzy z pułku Wojska Polskiego, którzy wrócili z niewoli niemieckiej w 1940 r., opowiedzieli o tym rodzicom żołnierza. Był on kierowcą lekkiego czołgu (prawdopodobnie tankietki TKS – L.K.), uczestniczył w ciężkich walkach nad rzeką Bzurą (rejon miasta Kutno – Łódź w Polsce). Niestety, nie uwieczniono nazwiska żołnierza w książce «Pamięć. Rejon Łuniniecki».

Za udział w wojnie polsko-niemieckiej 1939 r., zwanej obronną, pod koniec lat osiemdziesiątych ojciec, jak i inni weterani ww. starć, został odznaczony przez rząd PRL specjalnym medalem.

Na tym zakończyła się szoferska «odyseja» ojca. Uzyskane w 1934 r. uprawnienia jednak się nie przydały, nie zostały okazane pracownikom służb drogowych. Co prawda jeszcze raz w 1945 r. ojciec podjął próbę zatrudnienia się jako kierowca w zakładach naprawczo-budowlanych w Łunińcu. Jednak organy NKWD, w których ojciec widniał w ewidencji, nie zezwoliły mu na prowadzenie pojazdu.

W związku z tym, że rodzina została wypędzona w 1944 roku do pracy przymusowej do Niemiec i że w 1945 roku rodzinę oswobodziły amerykańskie wojska pracownik NKWD, do którego ojciec zwrócił się w sprawie pracy jako szofer, wypowiedział głupie zdanie, które najwidoczniej uważał za arcydzieło czujności – «Rodzina Twoja jest *nienadziożna* (podejrzana, wątpliwa). Niewolno powierzyć ci samochodu, bo uciekniesz z rodziną do Amerykanów.»

Widocznie, kursy samochodowe, na które nabór odbywał się w latach trzydziestych był jedyne w

Łunińcu. Istnieją informacje o tym, że w 1937 roku w mieście działały kursy motoryzacyjne, na które uczęszczały 34 osoby. Nauka trwała od 3 do 4 miesięcy. Jednak, co kryło się pod słowem «motoryzacja» dokumenty nie ujawniają.

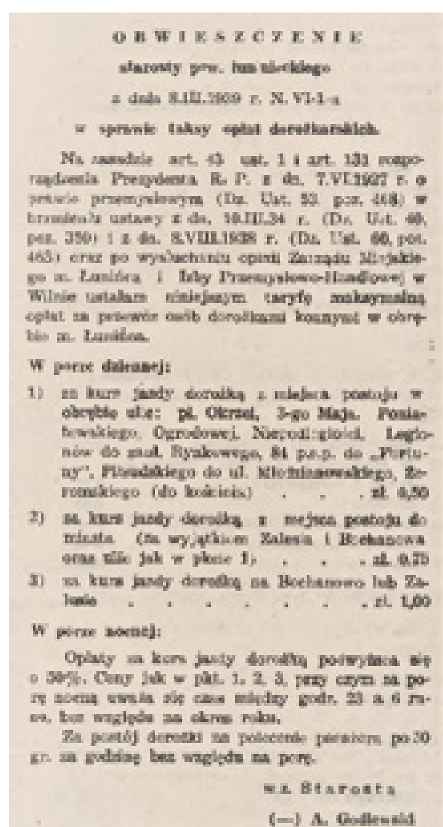
LEON KOŁOSOW.
TŁUM.SWIATOSŁAW JANOCZKIM

O MOTORYZACJI W POWIACIE ŁUNINIECKIM I NA POLESIU

O motoryzacji w powiacie łuninieckim i na Polesiu
Dla części czytelników poruszony przez autora temat może się wydać zadziwiający. «O jaką motoryzację może chodzić, kiedy pytanie motoryzacji było i pozostało piętą Achilessa Drugiej Rzeczypospolitej przez cały okres jej istnienia aż do drugiej wojny światowej». A tu jeszcze motoryzacja «kresów Kresów» – Łunińca?
A więc tym bardziej ciekawe było wyzwanie poruszyć ten do dziś rzadko wspominany temat w historii Polesia.

We wprowadzeniu chce się zaznaczyć, że «przedwiośniem» i przez długi okres jedynymi objawami motoryzacji w powiecie łuninieckim były koleje. Początek budownictwa kolei Wileńsko-Równeńskiej i Łuniniec-Homelskiej (z odgałęzieniem Łuniniec-Pińsk) w latach 1883-1886 położył początek motoryzacji Łunińca. Temat kolejarstwa nie jest celem tego opracowania, lecz zawsze trzeba pamiętać i oddawać hołd budowniczym Poleskich Kolei w Łunińcu, ponieważ i w okresie Drugiej Rzeczypospolitej szlakami kolejowymi transportowano większość ładunków i przewożono większość pasażerów. W powiecie łuninieckim znajdowało się 11 z 50 stacji kolejowych województwa poleskiego – najwyższy wskaźnik ze wszystkich powiatów.

Jeszcze jeden czynnik, powiedzmy «motoryzacji klasycznej,» w Łunińcu przedwojennym i powiecie łuninieckim stanowiły dorożki. Dorożkarze byli niezbędnym atrybutem przydworcowych placów i stacji kolejowych. W Poleskim Dzienniku Urzędowym Nr 6 za rok 1939 nadrukowane zostało Obwieszczenie taks opłat dorożkarskich w Łunińcu.


OBWIESZCZENIE
starosty pow. łuninieckiego
z dnia 8.III.1939 r. N. VI-1-a
w sprawie taksy opłat dorożkarskich.

Na zasadzie art. 43 ust. 1 i art. 131 rozporządzenia Prezydenta R. P. z dn. 7.VI.1927 r. o prawie przemysłowym (Dz. Ust. 53 poz. 468) w brzmieniu ustawy z dn. 10.III.34 r. (Dz. Ust. 40, poz. 350) i z dn. 8.VIII.1938 r. (Dz. Ust. 60, poz. 463) oraz po wysłuchaniu opinii Zarządu Miejskiego m. Łunińca i Izby Przemysłowo-Handlowej w Wilnie ustalam niniejszym taryfę maksymalną opłat za przewóz osób dorożkami konnymi w obrębie m. Łunińca.

W porze dziennej:
1) za kurs jazdy dorożką z miejsca postoju w obrębie ulic: pl. Okrzei, 3-go Maja, Poniatowskiego, Ogrodowej, Niepodległości, Legionów do zaul. Rynkowego, 84 p.p. do „Fortuny", Piłsudskiego do ul. [illegible], Żeromskiego (do kościoła) . . . . zł 0,50
2) za kurs jazdy dorożką z miejsca postoju do miasta (za wyjątkiem Zalesia i Bocharowa oraz ulic jak w punkcie 1) . . . . zł 0,75
3) za kurs jazdy dorożką na Bocharowo lub Zalesie . . . . zł 1,00

W porze nocnej:
Opłaty za kurs jazdy dorożką podwyższa się o 50%. Ceny jak w pkt. 1, 2, 3, przy czym za porę nocną uważa się czas między godz. 23 a 6 rano, bez względu na okres roku.
Za postój dorożki na polecenie pasażera po 30 gr. za godzinę bez względu na porę.

w.z. Starosta
(—) A. Godlewski

Taksa opłat dorożkaży. 1939

W przewodniku po Polesiu 1935 roku dr Michał Marczak wymienia cenniki za usługi transportowe dorożek i furmanek:

- Stacja Łachwa – miasteczko Łachwa – 1,5 km. – 50 gr.
- Mikaszewicze – Lenin – 18 km. – 4 zł.
- St. Horyń – Stolin – 7 km. – 1,50 zł.
- St. Stolin – Dawidgródek – 39 km. – 7 zł.

Ciekawym środkiem transportu wodnego były łodzie (z Łachwy do Dawidgródka – 22 km. – 3-4 zł., w zimie – saniami po zamarzłej rzece – 20 km.) i parostatkiem z Horynia do Dawidgródka – 50 km. Drogą wodną, tędy – 6 h., z powrotem – 9 godzin – 3 złote.

Wróćmy do samej motoryzacji.

Taką definicję Motoryzacji daje nam Wikipedia:

Motoryzacja – całokształt zagadnień związanych z zastosowaniem samochodów, motocykli i ciągników (zwłaszcza napędzanych silnikami spalinowymi).

Początki motoryzacji sięgają okresu przed I wojną światową. Między poszczególnymi zaborami wyraźne były różnice w jakości dróg, jak i w zasadach ruchu drogowego (przykładowo w Austro-Węgrzech obowiązywał ruch lewostronny).

W 1909 roku w Warszawie został założony Automobilklub Polski, pierwszym przewodniczącym którego stał nasz rodak, krewny książąt łunińskiej gałęzi – Władysław Drucki-Lubecki.

Wikipedia opowiada, że był on wnukiem ministra skarbu Królestwa Polskiego Franciszka Ksawerego Druckiego-Lubeckiego (1778–1846). Żonaty z Marią Joanną z Zamoyskich, miał z nią syna Jana (ur. 1894). Studiował na Uniwersytecie w Dorpacie. Odziedziczył po rodzinie liczne majątki na Grodzieńszczyźnie i Polesiu (m.in. w Szczuczynie, Stanisławowie i »»»



Książe Władysław Drucki-Lubecki

»»» Poniemuniu). Pod koniec XIX wieku wzniósł pałac w Szczuczynie, który zachował się do chwil obecnych. W 1907 pełnił obowiązki prezydenta Grodna. W 1909 zakupił od Mieczysława Epsteina pałac w Teresinie. Był założycielem i pierwszym prezesem Towarzystwa Automobilistów Królestwa Polskiego. Zginął zastrzelony na terenie dóbr w Teresinie na Mazowszu. Jego śmierć stała się początkiem jednego z najdłuższych procesów na ziemiach polskich, oskarżano o nią barona Jana K.A. Bispinga von Gallen, ordynata na Massalonach i szambelana papieskiego (został ostatecznie uniewinniony w 1928).

W Warszawie w przededniu wybuchu pierwszej wojny światowej było zarejestrowanych 400 samochodów.

Po odzyskaniu niepodległości, zaczął się postęp polskiej motoryzacji, który zainicjowało Wojsko Polskie, poprzez pojazdy zdobyczne oraz samochody i motocykle zakupione w demobuli państw zachodnich w latach 1919-1921.

Według spisu z lutego 1921 roku, w posiadaniu armii było 4522 samochody.

W 1924 w Polsce liczyło się już 7500 samochodów, w 1927 roku – 16 633, w 1929 – 29 701, w 1930 roku po polskich drogach jeździło ponad 17000 samochodów osobowych, ponad 10000 ciężarówek i autobusów, prawie 8000 motocykli, w 1935 – 25868 samochodów różnych typów (spadek wskutek Wielkiego Kryzysu i innych czynników opisanych niżej). W okresie międzywojennym liczba automobilów w Polsce wzrosła do ponad 41 000, co jednak nadal stawiało Polskę na dalekiej pozycji pod względem ilości samochodów.

Jeśli chodzi o motoryzację Polski w konkretnych cyfrach, Mały Rocznik Statystyczny GUS za rok 1939 podaje następną informację o zarejestrowanych środkach transportu w województwie poleskim:

- Samochodów ogółem, bez wojskowych, – 358 z 41948 w całej Polsce (0,85%). Mniej – 350 było tylko w województwie tarnopolskim.
- Z tych – 268 samochodów osobowych, 16 – taksówek, 35 autobusów – (najniższy wskaźnik w kraju);
- 62 ciężarówki (w Stanisławskim – 55, w Tarnopolskim – 46).
- Nieco lepiej wyglądał wskaźnik ilości samochodów na 10000 mieszkańców – 3,2, przy przeciętnym polskim – 12,1. Niżej był – w Wołyńskim i Tarnopolskim.
- Do tego należy dodać 145 motocykli z 12061 w Drugiej Rzeczypospolitej (1,2%) i
- 31391 rowerów (z 1336119 w Polsce – 2,3%).

Biorąc pod uwagę to, że podstawowym problemem motoryzacji jest wymaganie odpowiedniej infrastruktury (sieci dróg, stacji benzynowych, warsztatów naprawczych, miejsc parkingowych oraz garażowych) i zapewnienie bezpieczeństwa ruchu, o czym świadczą te cyfry z miażdżącą przewagą zachodnich województw Rzeczypospolitej nad wschodnimi? Tylko o tym, jaką ciężką spuściznę po zaborze rosyjskim z niskim poziomem rozwoju technicznego (nie bierzemy koleje) i kompletnym zacofaniem

WYKAZ
ilości pojazdów mechanicznych (cywilnych) na dzień 1.I.1935 roku

Nr porządkowy	1 Województwo	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Białostockie	1.704.000	185	68	62	117	432	225	26	683	— 5,9	2.490
2	Kieleckie	3.062.000	882	140	100	210	1.332	350	30	1.712	— 8,4	1.790
3	Krakowskie	2.393.000	1.002	271	126	363	1.762	646	103	2.509	+ 8,2	950
4	Lubelskie	2.536.000	363	52	115	95	624	170	41	835	+ 3,5	3.090
5	Lwowskie	3.255.000	805	282	73	194	1.454	448	92	1.994	— 7,5	1.630
6	Łódzkie	2.738.000	1.117	339	193	425	2.105	700	85	2.890	+ 4,1	950
7	Nowogródzkie	1.108.000	105	27	36	31	199	54	15	268	— 6,9	4.130
8	Poleskie	1.190.000	113	16	18	28	175	64	11	250	+ 7,8	4.760
9	Pomorskie	1.126.000	1.181	346	94	646	2.267	841	53	3.161	— 6,5	360
10	Poznańskie	2.202.000	2.517	596	179	711	4.003	1.301	119	5.425	— 0,3	410
11	Śląskie	1.349.000	1.606	135	87	609	2.437	1.256	104	3.797	— 6,1	360
12	Stanisławowskie	1.542.000	171	67	16	33	287	99	16	402	— 7,2	3.840
13	Tarnopolskie	1.663.000	124	12	5	21	162	68	5	235	— 4,1	7.080
14	Warszawskie	2.626.000	858	107	141	293	1.399	459	54	1.912	— 3,1	1.380
14a	M. st. Warszawa	1.227.000	2.420	1.904	160	1.097	5.581	1.357	261	7.199	— 6,3	170
15	Wileńskie	1.342.000	152	56	66	46	320	149	9	478	— 6,8	2.810
16	Wołyńskie	2.187.000	156	27	71	26	280	120	23	423	+14,6	5.130
	Razem	33.310.000	13.756	4.538	1.542	4.945	24.821	8.305	1.047	34.173	— 3,1	970

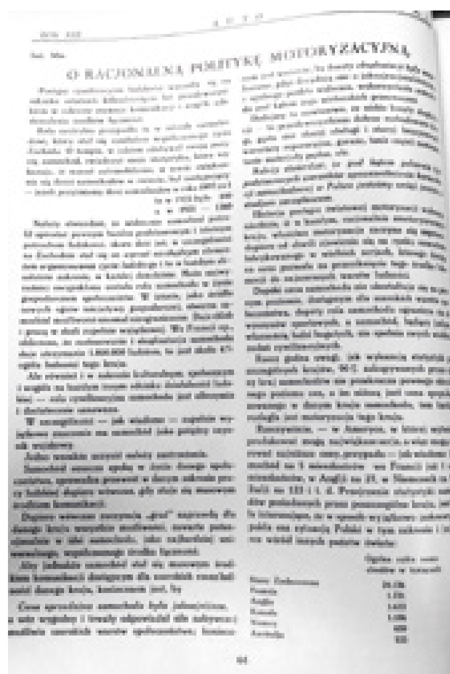
Uwagi:
1. Do ilości innych pojazdów mechan. (kol. 9) zaliczono cysterny, pożarnicze, transportowe, sikawki, traktory i t. p.
2. Półroczny procentowy przyrost wzgl. ubytek według poszczególnych rodzajów pojazdów mechanicznych w stosunku do ilości z dnia 1.VII.1934 r. [illegible]
3. Liczbę mieszkańców przyjęto na zasadzie danych Głównego Urzędu Statystycznego.

Wykaz ilości pojazdów mechanicznych

techniczno-infrastrukturalnym przyjęła do siebie odrodzona Druga Rzeczpospolita. Na tyle ciężką, że 18 przedwojennych lat nie wystarczyło, żeby zacofanie to likwidować i braki infrastruktury nadrobić.

Na przeszkodzie rozwojowi motoryzacji stała bardzo słaba jakość ówczesnych dróg, jak też mała zamożność społeczeństwa, co wynikało z trudnej sytuacji gospodarczej po I wojnie światowej i wojnie polsko-bolszewickiej, pomnożone na kryzys gospodarczy w latach 1929–1935, co spowodowało pewien regres w motoryzacji.

Jeszcze jednym istotnym czynnikiem demotoryzacji Polski w latach po 1929 okresu międzywojennego stało wg magazynu «AUTO» Automobilklubu Polskiego (nr. 3 rok 1934) «sztuczne hamowanie normalnego rozwoju automobilizmu przez niewłaściwą politykę, wyjątkowe wysokie cła, nadmierne opodatkowanie, zmonopolizowanie rynku przez państwo, zwłaszcza po zawarciu umowy licencyjnej z Fiatem» i wysokie koszty paliwa (w 1934 r.



Magazyn Auto nr. 3 r. 1934



Trelinka na odcinku Łunin - Pińsk. 2016

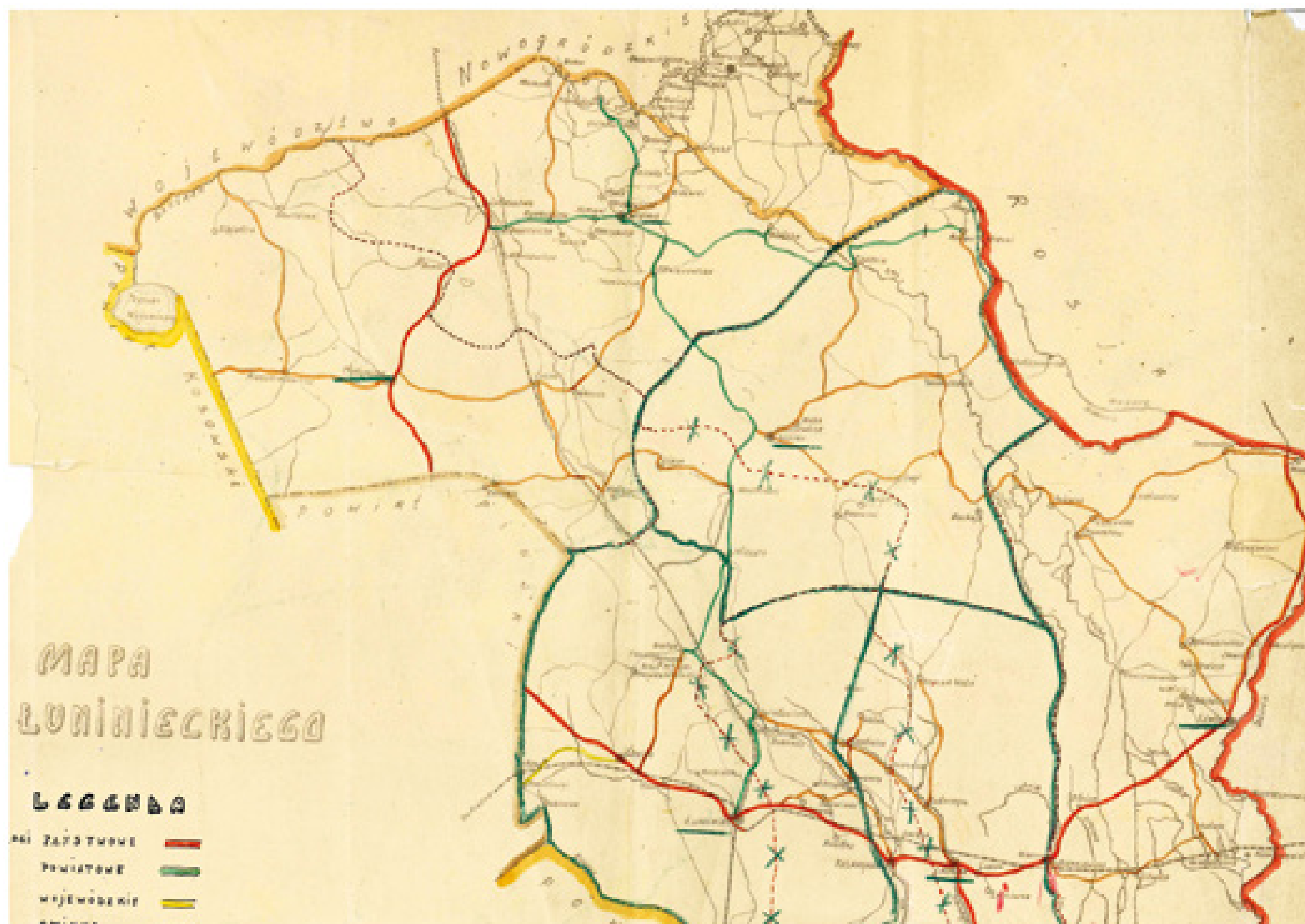
– 70 groszy za 1 litr benzyny). Wskutek takiej polityki, podstawowe warunki upowszechnienia samochodu: niska cena i tania eksploatacja nie mogły być osiągnięte».

O DROGACH NA POLESIU

W województwie poleskim, jak pisze w księdze «Towarzystwo Ziem Wschodnich 1933 – 1939» M. Kacprzak, na każde 100 km kw. powierzchni przypadało jedynie 2,6 km dróg o twardej nawierzchni. Średnia dla całego kraju była – 15 km., W kilometrach rzeczywistych to było jedynie 1087 km względnie dobrych dróg – najsłabszy wynik w całym kraju. Jak notuje W. Śleszyński w monografii «Województwo Poleskie», świadczyło to o olbrzymim zacofaniu cywilizacyjnym Polesia, którego nie można było przełamać bez posiadania zadowalającej sieci dróg. Świadomość władz państwowych o potrzebie budowy nowych szlaków komunikacyjnych nie do końca pokrywała się z faktycznymi działaniami, ponieważ potrzebowała olbrzymich inwestycji i rozbijała się o brak środków finansowych. W tym samym Małym Roczniku Statystycznym GUS, Poleskie, w zestawieniu ilości kilometrów oddanych nowych dróg w latach 1924 – 1938, znajdowało się na przedostatnim miejscu w tabeli ze 231 km zbudowanych dróg o twardej nawierzchni. Znacznie poprawiło sytuację oddanie do użytku w 1938 roku 89 km odcinka drogi krajowej Kobryń – Pińsk. W planach rządu była budowa nowej drogi krajowej Pińsk – Łuniniec – Łachwa – Dawidgródek z mostem przez Prypeć. Przed wojną udało się wybudować 6 km tej drogi w powiecie pińskim i 6 km – w łuninieckim na odcinku Łowcza – Łunin. W Archiwum Państwowym Obwodu Brzeskiego znajduje się ciekawa mapa dróg powiatu łuninieckiego z podziałem na drogi: państwowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne. (Państwowe Archiwum Obwodu Brzeskiego, zespół 2002, inwentarz 1, teczka archiwalna 131).

Znaki drogowe w Polsce pojawiły się w 1927 r., jednak prawidłowa jazda była wówczas egzekwowana jedynie w obrębie miast.

Pierwsze stacje benzynowe w Polsce (zwane pompami) pojawiły się w 1924 roku w Warszawie (wcześniej benzynę kupowało się w aptekach i składach »»»



»»» chemicznych). Na słabo zaludnionych, wielkich obszarach Kresów jeszcze w latach 30-ch. rzadka sieć stacji benzynowych uniemożliwiała normalne korzystanie z samochodu. W powiecie łuninieckim wg Atlasa Automobilklubu Polskiego za rok 1939 nie znajdowało się brendowych stacji benzynowych, co znaczy, że dystrybucja paliwa nadal odbywała przez hurtownie paliwa państwowo-wojskowe, kolejowe, składy paliwa chemiczne i apteczne.

Pod względem infrastruktury dróg (stare trakty: Moskwa – Warszawa, Brześć – Łuck, Słonim – Warszawa, Prużana – Bielsk) i stacji paliw, najlepiej wyglądały powiaty brzeski i prużański. Na tle tych powiatów prawdziwą gwiazdą wyglądało miasteczko Szereszewo, gdzie

Ogłoszenie.

Rozkład jazdy

autobusu Józefa Szaflikowskiego

Brześć n.B. — Ratno.

1. Odjazd z Ratna o godz. 7.30
2. Przyjazd do Brześcia „ 10.30
3. Odjazd z Brześcia n.B. „ 17.30
4. Przyjazd do Ratna „ 20.30

Brześć n.B. — Domaczewo.

(w okresie letnim od 15.V do 15.IX 1929 r.)

1. Odjazd z Brześcia n.B. o godz. 12.00
2. Przyjazd do Domaczewa „ 13.45
3. Odjazd z Domaczewa „ 15.00
4. Przyjazd do Brześcia n.B. „ 16.45

Taryfa przewozowa.

1. Za przewóz 1 osoby z ręcznym bagażem do 10 kg. od jednego klm. po 9 groszy.

2. Dzieci do 9 lat płacą połowę.

3. Organa służby drogowej, podróżujące służbowo w celach inspekcyjnych na powierzonych im odcinkach dróg korzystają z przejazdu autobusem bezpłatnie.

Rozkład jazdy. Brześć. 1929

Rozkład jazdy autobusu Mowszy Szochermana z Szereszewa ul. Szkolna Nr. 24 autobus marki „Chevrolet" Nr. silnika 3912593 Nr. rej PL-9741 o 13-tu miejscach dla pasażerów.

Autobus będzie kursował codziennie robiąc dwa kursy, stosownie do następującego rozkładu jazdy:

I. Kurs.

1. Odjazd z Szereszewa . . o godz. 4.30
2. Przyjazd do Prużany . . „ 5.30
3. Odjazd z Prużany . . „ 6.40
4. Przyjazd do st. kol. Orańczyce . „ 7.00
5. Odjazd ze st. kol. Orańczyce . „ 9.50
6. Przyjazd do Prużany . . „ 10.20
7. Odjazd z Prużany . . „ 12.00
8. Przyjazd do Szereszewa . . „ 13.00

II. Kurs.

Odjazd z Szereszewa . . o godz. 15.30
Przyjazd do Prużany . . „ 16.30
Odjazd z Prużany . . „ 18.20
Przyjazd do st. kol. Orańczyce . „ 18.50
Odjazd ze st. kol. Orańczyce . „ 20.10
Przyjazd do Prużany . . „ 20.40
Odjazd z Prużany . . „ 21.00
Przyjazd do Szereszewa . . „ 22.00

Opłaty przewozowe.

Opłatę za przewóz osób i bagaży zatwierdza się w następującej wysokości:

1) Za przewóz jednej osoby od Szereszewa d- Prużany za cały kurs czy też odwrotnie z ręcznym bagażem do 10 kg. 2 zł. 00 gr.

Rozkład jazdy. Szereszewo. Szocherman. 1928

Rozkład jazdy. Prużana. Bereza

Obsługa autobusów

w latach 1927-28, dzięki staraniom właścicieli autobusów Mowszy Szochermana i Mowszy – Eli Silbersztejna była rozpoczęta, jedna z pierwszych w województwie poleskim, autobusowa komunikacja między: Szereszewem a Orańczycami – przez Prużanę, Szereszewo – Prużana – Bereza, Szereszewo – Białowieża.

O PRAWIE JAZDY W OKRESIE MIĘDZYWOJENNYM.

Na stronie Internetowej *http://info-car.pl* w dość ciekawy sposób podana informacja o prawie jazdy w dwudziestoleciu międzywojennym.

Pierwsze w pełni polskie dokumenty uprawniające do poruszania się «pojazdami mechanicznymi» oraz przepisy ruchu drogowego pojawiły się w Polsce po odzyskaniu niepodległości w 1918 r.

Wraz z odzyskaniem niepodległości, konieczne stało się usankcjonowanie zasad ruchu drogowego, a także wydawania uprawnień do kierowania pojazdami. Ziemie odzyskane posiadały zarówno pojazdy, jak i kierowców z uprawnieniami wydanymi przez zaborców. Kwestie związane z przepisami wymagały uporządkowania. Sprawami z tym związanymi zajęli się pasjonaci tematu. Już jesienią 1918 r. powołane zostały komisje egzaminacyjne dla kandydatów na kierowców. W skład komisji wchodzili miłośnicy motoryzacji, członkowie automobilklubów, a także wojskowi. Po zaliczeniu egzaminu, świeżo upieczony kierowca otrzymywał dokument prawa jazdy w formie zielonej książeczki, zawierającej jego dane, datę otrzymania uprawnień, a także podstawowe zasady, jakimi powinien kierować się każdy automobilista.

Pierwsze w pełni polskie przepisy ruchu drogowego zostały zawarte w ustawie z dnia 7 października 1921 r. O przepisach porządkowych na drogach publicznych i stworzyły podwaliny zasad ruchu drogowego w międzywojennej Polsce. Zgodnie z ówczesną ustawą, o prawo jazdy mogły się ubiegać osoby zdrowe w wieku co najmniej 18 lat, które biegle pisały i czytały po »»»

»»» polsku. Oprócz tego kandydat na kierowcę musiał «odbyć przynajmniej sześciomiesięczną praktykę w warsztatach pojazdów mechanicznych jako wyzwolony czeladnik, oraz uczyć się prowadzenia pojazdów w ciągu trzech miesięcy, albo ukończyć specjalną szkołę szoferską z programem zatwierdzonym przez Ministerstwo Robót Publicznych lub jakąkolwiek szkołę średnią techniczną, albo mechaniczną, lub też szkołę inżynierską». Z tych rygorystycznych wymagań były zwolnione osoby, które posiadały już pojazd, jednak swoje kwalifikacje i tak musiały one potwierdzić przed komisją egzaminacyjną. Dokument wydawano «o ile nie istnieją okoliczności, które czynią kandydata niezdolnym do prowadzenia pojazdu pod względem moralnym, czy fizycznym». Już wówczas wydawano prawo jazdy na poszczególne kategorie pojazdów. Ciekawostką była kategoria IIB, która uprawniała do prowadzenia Forda T.

Na rok 1921 przypada również początek rozkwitu polskich szkół jazdy. Wymagania stawiane przez ustawę spowodowało, że zaczęły powstawać cywilne i wojskowe szkoły nauki jazdy. W czerwcu 1921 r. działalność rozpoczęła Szkoła Kierowców Stowarzyszenia Młodzieży Chrześcijańskiej YMCA (ang. Young Men's Christian Association). Szkoła miała bardzo dużą renomę i nie brakowało jej chętnych do rozpoczęcia kursu. Już w pierwszym roku działalności, 241 absolwentów szkoły otrzymało uprawnienia. Trzeba jednak dodać, że kurs rozpoczęło blisko 1500 osób, a zaledwie 389 zostało przedstawionych do egzaminu. Jak donosił przedwojenny magazyn automobilistów «Auto» w wypadkach i kolizjach drogowych uczestniczyło zaledwie dwóch absolwentów szkoły. To samo czasopismo w 1924 r. zaczęło tworzyć Centralną Ewidencję Szoferów. Wykaz był publikowany co miesiąc na jego łamach.

Wraz z rozwojem motoryzacji, zwiększającą się liczbą aut na ziemiach polskich, powstało duże zapotrzebowanie na szkoły dla kierowców. W tym czasie działalność rozpoczęły również Sekcja Samochodowa Koła Mechaników Studentów Politechniki Warszawskiej, przy współudziale Akademickiego Klubu Samochodowego i Akademicki Związek Sportowy, który zorganizował w 1925 r. kurs, w którym w roli wykładowcy wystąpił champion wielu rajdów samochodowych i motocyklowych, pilot Witold Rychter. Wówczas zapanowała też moda, na zatrudnianie w szkołach jazdy znanych kierowców sportowych.

Dla szkół prowadzonych przez publiczne organizacje, konkurencją powoli zaczęły się stawać prywatne szkoły. Najczęściej były one prowadzone przez członków automobilklubów, a także przez emerytowanych wojskowych. W przedwojennej Warszawie, wśród szkół prywatnych, prym wiodły trzy: Kursy Kierowców Samochodowych Heliodora Prylińskiego, Szkoła Jazdy inż. Bolesława Froma oraz powołane w 1925 r. Centralne Kursy Kierowców Samochodowych, przy ulicy Mariensztat. Oprócz doskonałego przygotowania do prowadzenia pojazdów, dyplom wybranych szkół upoważniał do otrzymania znacznej zniżki na zakup nowego auta.

Po ukończeniu szkolenia kandydat na kierowcę musiał zdać egzamin przed komisją. W tym celu musiał dostarczyć pojazd zgodny z rodzajem egzaminu. Ówczesne wymagania stawiane kandydatom na kierowców obejmowały większy zakres wiedzy i umiejętności niż jest to obecnie: «Przy egzaminie kandydat musi wykazać: znajomość ustawowych przepisów porządkowych na drogach publicznych, oraz rozporządzeń policyjnych ważnych dla kierowania pojazdów mechanicznych; znajomość sposobów przechowywania i obchodzenia się z benzyną i innymi materiałami spalinowymi; znajomość konstrukcji maszynowej pojazdów obranego rodzaju i praktyczne wyrobienie do kierowania pojazdem przy jeździe próbnej» (Dz.U. 1921 nr 89 poz. 656). W razie niepowodzenia na egzaminie, na kolejny trzeba było czekać minimum 6 miesięcy! Po zaliczeniu egzaminu, kandydatowi na kierowcę wydawano roczne pozwolenie na prawo do kierowania określonym rodzajem pojazdów na całym obszarze Rzeczpospolitej Polskiej. Aby przedłużyć ważność pozwolenia należało je «prolongować» w terminie do pierwszego kwietnia roku następnego.

W latach trzydziestych rozkwit motoryzacji był jeszcze większy, powstawały nowe szkoły, przybywało kierowców. Wraz z ilością nie zawsze w parze szła jakość. Powstało wiele szkół prezentujących niski poziom szkolenia, a na drodze przybywało źle wyszkolonych i brawurowych kierowców. Wówczas karierę zaczęło robić znane do dziś określenie «pirat drogowy», które dotyczyło głównie osób jeżdżących z nadmierną prędkością. Nazwiska złapanych piratów były publikowane w prasie, a winni wykroczeń mogli trafić na nawet trzy dni do aresztu!

W ślad za coraz większą dostępnością samochodów na polskim rynku wzrastało również zainteresowanie prawem jazdy, jazda samochodem przestaje być wyłącznie «męskim przywilejem». Coraz częściej za kierownicami pojazdów mechanicznych zasiadały również panie. Wymagania stawiane paniom były rzecz jasna takie same, jak te przewidziane dla mężczyzn.

Po ukończeniu takiego kursu absolwent otrzymywał świadectwo z ocenami z poszczególnych przedmiotów kursowych. Całość wieńczyła najistotniejsza dla przyszłego kierowcy formułka: «na podstawie niniejszego świadectwa, uczeń został przedstawiony do Państwowego Egzaminu Szoferskiego».

Aby ułatwić kursantom życie, Adam Tuszyński i Eugeniusz Olechnowicz, eksperci Oddziału Ruchu Ulicznego przy Komisariacie Rządu m st. Warszawy, opracowali broszurę pt. «Egzamin kierowcy». Publikacja zawierała 792 pytań i odpowiedzi z zakresu budowy auta, techniki jazdy i przepisów drogowych. Były też praktyczne rady, jak np. wymienić koło w przypadku awarii podnośnika: « Należy podstawić ukośnie kawałek drzewa pod oś i nasunąć samochód tak, by drzewo stanęło pionowo. Zamiast tego , można pod oś podłożyć cegieł lub kamieni i wygrzebać z pod koła ziemię».

Z pozostałych zawartych w poradniku wskazówek można było się dowiedzieć, że prywatne samochody w okresie międzywojennym nie podlegały okresowym badaniom technicznym, natomiast pojazd wyposażony w hamulce na cztery koła musiał mieć na tylnym błotniku czerwony trójkąt, ostrzegający o hamulcach «jak brzytwa». Dopuszczalna prędkość na ulicach Warszawy wynosiła 40 km/h. Ponieważ dominował jednak ruch konny, szofer mógł znaleźć w poradniku takie, m.in. przestrogi: «Płochliwe konie rozpoznaje się po nastawionych z daleka uszach».

Ciekawe są także informacje na temat poziomu wyszkolenia przedwojennych kierowców. Jeden z najbardziej doświadczonych ówczesnych egzaminatorów, inż. Witold Rychter w jednym ze swych felietonów w magazynie «Auto» pisał, że w przypadku kandydatów do amatorskiego, «dżentelmeńskiego» prawa jazdy odpowiednie przygotowanie posiadało 70% zdających, a w przypadku kandydatów na zawodowców – zaledwie co drugi. Jazda z kursantem wiązała się ze sporym «ryzykiem zawodowym». Egzaminator wspomina, że podczas kilkunastu lat pracy miał m.in.: «najechanie na latarnię gazową – 3 razy, przewrócenie budki z papierosami – 2 razy; wjechanie na wystawę sklepową – raz; koń na masce silnika (spokojny) – raz; koń wewnątrz samochodu (niespokojny) raz; ucieczkę kandydata z maszyny podczas biegu – raz, i mnóstwo drobniejszych zawadzeń i otarć bez znaczenia».

Oczywiście – nie trzeba dodawać, że bohaterowie tych zdarzeń uprawnień kierowców nie otrzymali. W ogóle do rzadkości należały sytuacje, aby prawo jazdy przyznawano kompletnym dyletantom. Zjawiska korupcji i protekcji – aczkolwiek również i wtedy występowały – stanowiły margines i występowały na zasadzie incydentalnych przypadków. Egzaminatorzy musieli dbać o swoją opinię i prestiż – każdy wypadek spowodowany przez kierowcę był odnotowywany w kartotece jego egzaminatora. Duża liczba takich adnotacji wpływała negatywnie na ocenę pracy egzaminatora a nawet mogła pozbawić go prawa wykonywania zawodu.

W 1924 roku 24 kwietnia Polska podpisała konwencję o międzynarodowym ruchu drogowym, »»»


POLSKA

ZAŁĄCZNIK E

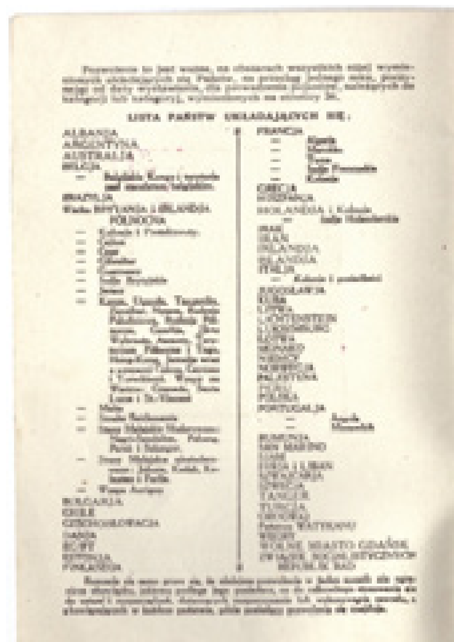
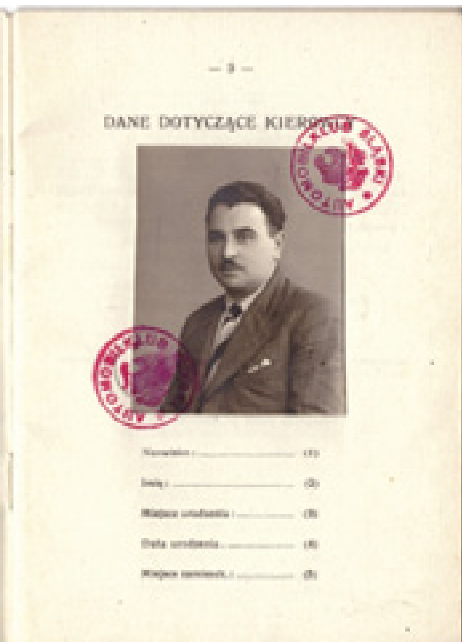
MIĘDZYNARODOWY RUCH SAMOCHODOWY

MIĘDZYNARODOWE POZWOLENIE NA PROWADZENIE

Z Komisarza Rządu m. st. Warszawy

Automobilklub Śląski

Międzynarodowe prawo jazdy. Druga RP



— 3 —

DANE DOTYCZĄCE KIER

Prawo jazdy

»»» jedną z konsekwencji której była możliwość otrzymania «Międzynarodowego Pozwolenia na prowadzenie samochodu» – międzynarodowego prawa jazdy.

Jak nauka jazdy wyglądała z punktu widzenia mieszkańca Łunińca, opowiada na przykładzie swego ojca Leonida Pan Leon Kołosow w artykule «Pańskie prawo jazdy, Panie szoferze?!»



TABLICE REJESTRACYJNE SAMOCHODÓW W DRUGIEJ RZECZYPOSPOLITEJ. (według materiałów Wikipedii).

6 lipca 1922 r. Minister Robót Publicznych oraz Minister Spraw Wewnętrznych wydali rozporządzenie wprowadzające pierwszy w Polsce system tablic rejestracyjnych w miejsce systemów państw zaborczych.

Tablice miały białe tło i czarną obwódkę oraz czerwone litery i czarne cyfry, oddzielone na tablicach przednich czerwoną kreską. Z przodu pojazdu umieszczano zawsze tablicę jednorzędową o wymiarach 490×145 mm, a z tyłu zawsze dwurzędową o wymiarach 375×245 mm. Na motocyklach bez wózka tablicę w kształcie łuku (bez określonych wymiarów) umieszczano z przodu, równolegle do osi pojazdu. Na motocyklach z wózkiem umieszczano dodatkowo z tyłu tablicę dwurzędową o wymiarach tablicy samochodowej. Na ostatniej przyczepie (samochód mógł wówczas ciągnąć nieograniczoną liczbę przyczep) umieszczano tylną tablicę przeniesioną z pojazdu ciągnącego.

Litery były wyróżnikiem województwa. Wyróżnik województwa składał się z dwóch pierwszych spółgłosek jego nazwy (wyjątkiem były województwo wileńskie i miasto stołeczne Warszawa), przy czym dozwolone było stosowanie polskich znaków. Liczba cyfr w numerze nie była określona w rozporządzeniu (numer mógł mieć najwyżej 5 cyfr). Ponadto każde województwo miało przedział cyfrowy, w którym mogły być wydawane numery. W województwie śląskim, ze względu na jego autonomię, wydawano numery od 1 w górę, niezależnie od pozostałych województw.

Wyróżniki województw:

W – miasto stołeczne Warszawa
ŁD – województwo łódzkie
ŚL – województwo śląskie
BŁ – województwo białostockie
NW – województwo nowogródzkie
TR – województwo tarnopolskie
KL – województwo kieleckie
PL – województwo poleskie
WR – województwo warszawskie
KR – województwo krakowskie
PM – województwo pomorskie
WN – województwo wileńskie
LB – województwo lubelskie
PZ – województwo poznańskie
WŁ – województwo wołyńskie
LW – województwo lwowskie
ST – województwo stanisławowskie

Zakresy liczbowe dla poszczególnych województw:

1–25 – w latach 1922–1925 woj. łódzkie, od 1925 r. – Kompania Zamkowa – Prezydencka
1–1500 – łódzkie
1501–3000 – kieleckie
3001–4000 – lubelskie
4001–4500 – białostockie
4501–7000 – krakowskie
7001–9000 – lwowskie
9001–9200 – tarnopolskie
9201–9400 – stanisławowskie
9401–9600 – nowogródzkie
9601–9800 – poleskie
9801–10000 – wołyńskie
10001–12500 – poznańskie
12501–14000 – pomorskie
14001–14500 – wileńskie
14501–15500 – warszawskie
15501–20000 – miasto stołeczne Warszawa

1928–1937

Wydane 27 stycznia 1928 r. rozporządzenie ministerstw Robót Publicznych, Spraw Wewnętrznych i Spraw Wojskowych znowelizowało

system. Zmieniono wymiary tablic samochodowych; tablica przednia miała teraz wymiary 555×145 mm, a tylna 440×245 mm. Wprowadzono tablicę tylną motocyklową o wymiarach 300×190 mm. Zniesiono tablicę świetlną.

15 stycznia 1933 r., na podstawie rozporządzenia ministerstw: Komunikacji, Spraw Wewnętrznych i Spraw Wojskowych wprowadzono numery ewidencyjne przyczep. Numer musiał być namalowany po lewej stronie przedniej części przyczepy ciemnoniebieską farbą na żółtym tle. Składał się z 2 liter oznaczających województwo, cyfr oraz liter **WP** oznaczających «wóz przyczepny».

Dodatkowe zakresy liczbowe dla poszczególnych województw wprowadzone w 1929 r.:

20001–30000 – miasto stołeczne Warszawa
36001–37000 – tarnopolskie
37001–38000 – poleskie
38001–40000 – wileńskie
40001–50000 – poznańskie
50001–60000 – pomorskie
60001–62000 – stanisławowskie
62001–70000 – warszawskie
70001–71000 – wołyńskie
71001–74000 – kieleckie
74001–77000 – lubelskie
77001–79000 – białostockie
79001–80000 – nowogródzkie
80001–90000 – łódzkie
90001–95000 – lwowskie
95001–99000 – krakowskie

Tablice wojskowe miały czarne tło i białe znaki. Numer składał się z 4 cyfr. Na samochodach i motocyklach wojskowych umieszczano z przodu i z tyłu dwie tablice jednorzędowe. Numer mógł być też namalowany z przodu i z tyłu bezpośrednio na pojeździe.

1937–1939

W 1937 r. ogłoszono zarządzenie Ministra Komunikacji z 26.01.1937 r. oraz zarządzenie Ministra Komunikacji, Spraw Wewnętrznych i Wojskowych z 27.10.1937 r. wprowadzające nowy system tablic rejestracyjnych. Składały się z 6 białych znaków (1 litera + 5 cyfr) umieszczonych na czarnej tablicy o wymiarach 350×125 mm. dla samochodów, natomiast dla motocykli z przodu tablica w kształcie łuku 250 na 65 mm, z tyłu tablica dwurzędowa motocyklowa o wym. 170 na 170 mm. Oznaczenia te przetrwały w praktyce w zasadzie jedynie do wybuchu wojny we wrześniu 1939 r.

Litera oznaczała przeznaczenie pojazdu:
T – taksówki
A, **B**, **C**, **D**, **E**, **H**, **K**, **L**, **X**, **Y**, **Z** – pozostałe
M, **N**, **P**, **R**, **S**, **U** – motocykle
W – wojskowe

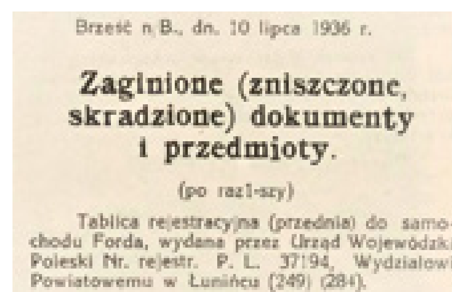
Dwie pierwsze cyfry oznaczały województwo. Warszawa miała oddzielny zakres cyfr.

Wyróżniki województw w latach 1937–1939:

00–19 – miasto stołeczne Warszawa
20–24 – białostockie
25–29 – kieleckie
30–34 – krakowskie
35–39 – lubelskie
40–44 – lwowskie
45–49 – łódzkie
50–54 – nowogródzkie
55–59 – poleskie
60–64 – pomorskie
65–69 – poznańskie
70–74 – stanisławowskie
75–79 – śląskie
80–84 – tarnopolskie
85–89 – warszawskie
90–94 – wileńskie
95–99 – wołyńskie

Na czerwono zostały w tekście zaznaczone wyróżniki, litery i przedziały województwa poleskiego.

Czasem tablice rejestracyjne (m.in., **PL-37 194)** zostawały zagubione lub utracone, co odzwierciedlało się w prasie lokalnej i urzędowej.



Brześć n/B., dn. 10 lipca 1936 r.

Zaginione (zniszczone, skradzione) dokumenty i przedmioty.

(po raz 1-szy)

Tablica rejestracyjna (przednia) do samochodu Forda, wydana przez Urząd Wojewódzki Poleski Nr. rejestr. P. L. 37194, Wydziałowi Powiatowemu w Łunińcu (249) (284).

Zaginiona tablica Forda Starostwa Łuninieckiego

AUTOMOBILKLUB POLESKI

Jak już wyżej wymieniono, Automobilklub Królewstwa Polskiego na czele z Ks. Władysławem Druckim-Lubeckim zaczął swoją działalność w roku 1909. Po przerwie w latach 1914-1918, razem z odrodzeniem Państwa Polskiego, Automobilklub Polski w roku 1918 też odnowił swoją pracę. »»»

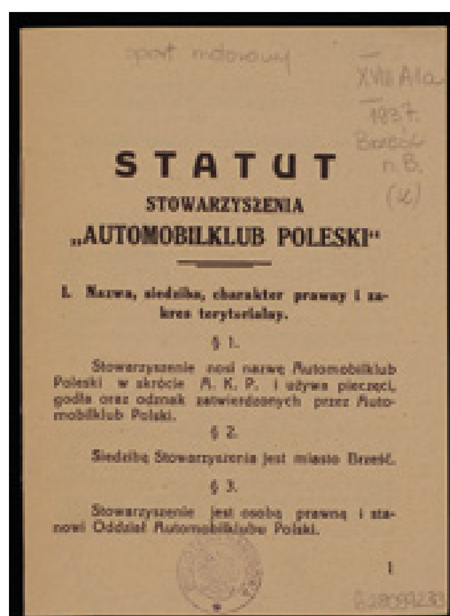


Magazyn Automobilklubu Polskiego

»»» Przez cały okres międzywojenny Klub wydawał ciekawy treścią i bogato nasycony reklamą magazyn «Auto».

W roku 1937 do Automobilklubu Polskiego dołączył się 12. członek – Automobilklub Poleski.

Statut tego stowarzyszenia znajduje się w Bibliotece Narodowej od 23.09.1937. Przypuszczam, że zgodnie ze Statutem, sekcja Automobilklubu Poleskiego istniała i w Łunińcu.



STATUT
STOWARZYSZENIA
„AUTOMOBILKLUB POLESKI"

I. Nazwa, siedziba, charakter prawny i zakres terytorialny.

§ 1.

Stowarzyszenie nosi nazwę Automobilklub Poleski w skrócie A. K. P. i używa pieczęci, godła oraz odznak zatwierdzonych przez Automobilklub Polski.

§ 2.

Siedzibą Stowarzyszenia jest miasto Brześć.

§ 3.

Stowarzyszenie jest osobą prawną i stanowi Oddział Automobilklubu Polski.

1

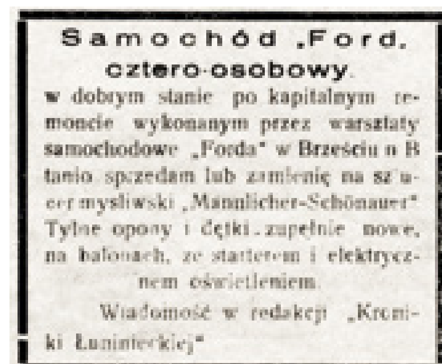
Statut stowarzyszenia Automobilklub Poleski

Więc kiedy właśnie w Łunińcu pojawił się pierwszy samochód? Ciężko odpowiedzieć na to pytanie. Czy przy odwiedzaniu Łunińca przez Marszałka J. Piłsudskiego 29 października 1922 roku towarzyszył Marszałkowi samochód służbowy? Wątpię, dokładne wskazówki o tym nie zachowały się.

Na pewno odbyło się takie wydarzenie gdzieś w drugiej połowie lat 20-ch. Pośrednio mówią o tym fakty, że pierwsza taksówka – dorożka w Brześciu została zarejestrowana w 1925 roku.

Z 1928 roku pochodzą i najstarsze zachowane do roku 1938 samochody w powiecie łuninieckim Drugiej Rzeczypospolitej.

W jednym z numerów «Kroniki Łuninieckiej» za rok 1933 można obejrzeć obwieszczenie o wymianie samochodu osobowego Ford (T czy A?) na austriacki karabin – sztucer Manlicher. Kto był takim amatorem oręża myśliwskiego – tajemnica, można przypuścić, że człowiek ten był bogaty. A może zmęczyło go łuninieckie bezdroże?



Samochód „Ford"
cztero-osobowy
w dobrym stanie po kapitalnym remoncie wykonanym przez warsztaty samochodowe „Forda" w Brześciu n B tanio sprzedam lub zamienię na sztucer myśliwski „Mannlicher-Schönauer" Tylne opony i dętki zupełnie nowe, na balonach, ze starterem i elektrycznem oświetleniem.

Wiadomość w redakcji „Kroniki Łuninieckiej"

Ogłoszenie w Kronice Łunienieckiej

Nr. 3 Poleski Dziennik Wojewódzki poz. 10 45

64	Polska-Ang. Dom Hand. Eugiceering Mercante Comp.	„
65	Wulfert Dymitr	„
66	Nazarewicz Jan	„
67	Gryka Józef	„
	Powiat Drohicki	
68	Wołąsewicz Aleksy	sam. osob.
69	Rozwadowski Mikołaj	„
70	Bogórska Ludwika	„
71	Skirmuntt Henryk	„
72	Drzemiński Paweł	„
73	Tołłoczko Karol	„
74	Wołąsewicz Aleksy	motocykl bez przyczepki
75	Kołodziejski Mieczysław	„
	Powiat Kobryński	
76	Lande Romacha	autobus
77	R Lande i Wajnsztejn Naftol	„
78	Epelbaum Jankiel	„
79	Majer Szub	„
80	Goldin Judel	sam. cięż.
81	Dąbrowska Zofja	sam. osob.
82	Puzyna Julian	„
83	Bertholdi Artur	„
84	Chołod Eugenjusz	„
85	Kiryczenko Jan	„
86	Romabowski Adam	„
87	Suski Adam	„
88	Chwedoruk Daniel	motocykl z wózkiem
89	Chrynkiewicz Mieczysław	„
90	Zborowski Franciszek	„
	Powiat Kosowski	
91	Rubinowicz Jankiel	autobus
92	Bron Ela	„
93	Fuksman Abram	półcięż.
94	Karpiel Fiszel	„
95	Slewatycki Jakób-Ela	osobowy.
96	Wydział Pow. Sejmiku	„
97	Puslowski Karol-Wojciech	„
98	Puslowska Irena	„
99	Gucewicz Władysław	„
100	Doubrawski Maksymiljan	„
	Powiat Koszyrski	
101	Makowski Jan	osobowy
	Powiat Łuniniecki	
102	Przemysł Drzewny „Agahell" Sp. Akc.	osobowy
103	Przemysł Drzewny „Agahell" Sp. Akc.	„
104	Szelkiewicz Jan mjr.	„
	Powiat Piński	
105	Jagodzki Włodzimierz	osobowy
106	Badjan Feliks	„
107	Wendelowski Stefan	„
108	Śliwiński Felicjan	„
109	Dr. Basser Michał	„
110	Powiatowa Kasa Chorych	„
111	Zaniewski Mikołaj	„
112	Arcybiskup praw. Aleksander	„
113	Kowalski Gabryel	„
114	Dr. Jewsiejenko Dymitr	„
115	Joselewicz Natan	„
116	Ks. Biskup Bukraba Kazimierz	„
117	Wojtkiewicz Antoni	„
118	Walicki Zygmunt	„
119	Czyrek Stanisław	„
120	Młodzianowski Piotr	„
121	Twardowski Kazimierz	„
122	Skirmuntt Roman	„
123	Skirmuntt Henryk	„
124	Winnik Szejna	ciężarowy
125	Romański Wacław	„
126	kpt. Kożański Adam	motocykl z wózkiem
	Powiat Prużański	
127	Iłnicki Jan	osobowy
128	Dziekońska Marja	„
129	Pauk Mikołaj	„
130	Działko Józefa	„
131	Starostka Kazimierz	„
132	Buchalter Berek	ciężarowy
133	Kaznienlecki Icko i Tuchmecher Kalman	„
134	Szocherman Mowsza	autobus
135	Wysokier Izrael i Pomeraniec Josel	„
136	Fajbelewicz Srół i Goldberg Chaim	„
137	Zylbersztejn Ela-Mowsza	„
138	Goldberg Icko i Klug Chaim	„
139	Hołub Władysław	motocykl
140	Pacewicz Karol	„
141	Łopatyński Michał	„
142	Pacewiczówna Helena	„
143	Perdenia Jan	„
144	Malcher Zygmunt	„
145	Pilinkiewicz Włodzimierz	„
146	Niepokój Zygmunt	„
147	Bujdarz Kazimierz	„
148	Grundow Konstanty	„
149	Lewiński Józef	„
150	Zalewski Stanisław	„
151	Pilinkiewicz Borys	„
152	Strompke Ireneusz	„
	Powiat Stoliński	
153	Kieniewicz Witold	osobowy

W Polsce na mocy Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej istniał obowiązek dostarczania jako środków przewozowych na rzecz wojska w czasie pokoju samochodów, motocykli i rowerów osób fizycznych i prawnych... Bardzo szczegółowo opisuje tę procedurę w swoim artykule «Twoje prawa, szoferze» Pan Leon Kołosow:

«Powiatowe władze administracji ogólnej sporządzały listy kolejności z końcem każdego roku kalendarzowego na rok następny w takim terminie, by najpóźniej dnia 15 grudnia ... następowało ogłoszenie w Dzienniku Wojewódzkim oraz wywieszenie w lokalu powiatowej władzy administracji ogólnej.

Na podstawie analizy Poleskiego Dziennika Wojewódzkiego ustalono, że w latach 1930-1936 w powiecie łuninieckim, oprócz zwolnionych z obowiązku dostarczania podczas pokoju i wojskowych. Były takie pojazdy też w powiecie łuninieckim. W firmie «Agachel» w Mikaszewiczach – 4-2 samochody osobowe, w Łunińcu – Mażyntas Jerzy – samochód osobowy. U majora w stanie spoczynku Jana Szalkiewicza – samochód osobowy Renault. Podobne samochody (nieznanej marki) posiadali mieszkańcy Łunińca Aleksander Szaronin, Leonard Radewicz, Czesław Łazarski. Również Michał Teslewicz posiadał własny autobus; Jerzy Janczak, Witold Hajderowicz – motocykl, Zygmunt Jurkowski – motocykl «Niemen» z koszem, inż. Czesław Sitarz – ciężki motocykl Harley Davidson.»

Bardziej szczególna i konkretna informacja odnaleziona przez autorów w Państwowym Archiwum Obwodu Brzeskiego, zespół 2002, inwentarz 1, teczka archiwalna 165 «Rejestr Referatu samochodowego Powiatu Łuninieckiego» i sprawa 166 «O wydaniu praw jazdy.» W Rejestrze znajduje się Wykaz pojazdów mechanicznych od 30.06.1938. Uważamy ten dokument za najbardziej odpowiadający dla analizy, którą wymieniamy niżej.

Na 30 czerwca 1938 roku w powiecie łuninieckim liczyło się 25 pojazdów mechanicznych, z nich 22 – ruchomych. Interesująco, że w Wykazie znajduje się bardzo szczegółowa i dokładna informacja o nazwie, właścicielu, miejscach zamieszkania i garażowania pojazdów, numerze rejestracyjnym (w latach 1937 – 38 na wszystkich pojazdach powiatu łuninieckiego tablicy rejestracyjne starego wzoru: **PL – 37 XXX** były wymienione na nowe: **A55-XXX** dla samochodów i **M55-XXX** dla motocykli), datach rejestracji i ostatniego badania technicznego, rodzaju pojazdu i przyznaczeniu, marce, nośności, ciężarze własnym, rodzaju i wymiarach ogumienia, silniku, podwoziu i kategorii wojskowej.

(Przypuśćmy, że to nie wszystkie samochody powiatu łuninieckiego, w Spisie na pewno nie ma samochodów wojskowych – 84. pp Strzelców Poleskich i wojskowych emerytów, środki transportu których przed 1938 rokiem mogły nosić tablice rejestracyjne wojskowe (o powodach – niżej).

Wśród 22 pojazdów mechanicznych było dwa motocykle: »»»

Wykaz pojazdów mechanicznych Powiatu Łuninieckiego 30.06.1938

»»» 1. Motocykl z wózkiem «Ariel», Nr rejestracyjny **M55-007,** 3 – osobowy produkcji 1936 roku. Właściciel – Lipiński Jan, adres zamieszkania – Młodzianowskiego, 1, a miejsce garażowania – ul. Pierackiego, 51.



2. Motocykl bez przyczepy «DKW», Nr rejestracyjny **M55-134**, 2 – osobowy produkcji 1938 roku. Właściciel – Olszewski Tadeusz, adres zamieszkania – ul. 84. Pułku Strzelców Poleskich.



Również w powiecie było 20 samochodów.

Najszerzej zaprezentowanymi markami były samochody FORD i FIAT. Większość transportu składały samochody służbowe i wojskowe. Ale były i cztery samochody osobowe prywatne:

1. Samochód FORD A, Nr



rejestracyjny **A55-257**, 4 – osobowy produkcji 1930 roku. Właściciel – Rymaszewski Stanisław, adres zamieszkania – ul. 84. Pułku Strzelców Poleskich, 42, a miejsce garażowania – ul. Piłsudskiego, 62.

2. Samochód DKW, Nr rejestracyjny **A55-098**, 2 – osobowy, produkcji ? roku. Właściciel – Kwella Bolesław, adres zamieszkania – Warszawa, Aleje Jerozolimskie, 113. Miejsce garażowania – Żydowicze, powiat łuniniecki.

3. Samochód TATRA, Nr rejestracyjny **A55-173**, 4 – osobowy produkcji 1934 roku. Właściciel – Lenczewski – Samotyja Mieczysław , adres zamieszkania – Piłsudskiego, 73. Miejsce garażowania – tam że.



Jedyny samochód osobowy z licencją «zarobkową», który mógł być wykorzystany jako taksówka w celach zarobkowych, «zarabiał» w ogóle nie w Łunińcu, lecz w Leninie na samym polsko – radzieckim pograniczu:

4. Samochód FORD, Nr rejestracyjny **A55-309**, 6 – osobowy! produkcji 1931 roku. Właściciel – Jankiel Cyklik , adres zamieszkania i garażowania – miasteczko Lenin.



Najstarszymi – łuninieckimi samochodami w roku 1938 były 3 służbowe samochody produkcji **1928** roku:

5. Samochód WHILLYS OVERLAND WHIPPET, Nr rejestracyjny **A55-134**, 4-osobowy produkcji 1928 roku. Właściciel – Komenda Kresowego Hufca Związku Harcerów Polskich w Łunińcu.



6. Samochód CHEVROLET AB, Nr rejestracyjny **A55-086**, 4-osobowy produkcji 1928 roku. Właściciel – Komenda Wojewódzka Policji Państwowej, Brześć nad Bugiem, Zygmuntowska, 77. Miejsce garażowania – Łuniniecka Komenda Powiatowa Policji Państwowej.

7. Samochód ciężarowy CHEVROLET 1,5 tony, Nr rejestracyjny **A55-103**, produkcji 1928 roku. Właściciel – Korpus Ochrony Pogranicza, Dowództwo 15 batalionu, Ludwikowo, powiat łuniniecki.



FORD A był bardzo wytrwałym samochodem, nie wymagającym wg jakości paliwa, lekkim w naprawie i stąd zajął poczesne miejsce wśród służbowych samochodów powiatu łuninieckiego.



8. Samochód FORD A, Nr rejestracyjny **A55-106**, 4 – osobowy produkcji 1929 roku. Właściciel – Zarząd Gminy Wiejskiej w Łunińcu.

9. Samochód FORD A, Nr rejestracyjny **A55-113**, 4 – osobowy produkcji 1930 roku. Właściciel – Dowództwo Brygady K.O.P. «Polesie», Miasteczko Łachwa, powiatu łuninieckiego.



10. Samochód FORD A, Nr rejestracyjny **A55-117**, 4 – osobowy produkcji 1930 roku. Właściciel – Ekspozytura Nr.1 Oddziału 2 («Dwójka»). Miejsce garażowania – Łuniniec, placówka wywiadowcza.



W roku 1933 Łuniniecka Ochotnicza Straż Pożarna na Placu Niepodległości,1 zmieniła napęd konny na silnik spalinowy. Łuniniecki Zarząd miejski przy wsparciu Starostwa



Ford A Kabriolet 1929 r. Łuninieckiej Gminy Wiejskiej na zawodach hippicznych. Rok 1936

kupił 2 samochody ciężarowe na bazie modelu AA w modyfikacji pogotowia pożarnego.

11. Samochód FORD AA, Nr rejestracyjny **A55-241**, specjalny – cysterna, produkcji 1930 roku. Właściciel – Ochotnicza Straż Pożarna w Łunińcu. Dziwnie, ale miejsca garażowania podane różne, tego właśnie samochodu – ul. 84. Pułku Strzelców Poleskich, 14.



12. Samochód FORD AA, Nr rejestracyjny **A55-242**, specjalny – motopompa + drabina, produkcji 1930 roku. Właściciel – Ochotnicza Straż Pożarna w Łunińcu. Miejsce garażowania samochodu – ul. 84. Pułku Strzelców Poleskich, 22.

Mimo dużego miejsca, które zajmowała Marka Ford w łuninieckiej motoryzacji przedwojennej, w latach 30-ch sytuacja zaczęła się zmieniać na korzyść samochodów



Fiat. Związano to z zawarciem w dniu 21 września 1931 roku umowy największego polskiego producenta pojazdów mechanicznych Państwowych Zakładów Inżynierii (P.Z. Inż) w Warszawie z włoską spółką akcyjną Fabbrica Italiana Automobili Torino (FIAT) na prawo licencyjnego wykonania wyrobów tej firmy. Jeżeli chodzi o markę Fiat, produkowano w Polsce model 508 zwany również Balilla/ Junak oraz model 518 Mazur. Pierwszy z nich był produkowany od 1932 roku w Państwowych Zakładach Inżynierii pod nazwą Polski Fiat 508. Właśnie to auto osobowe było najbardziej popularne na polskich drogach w latach 30. XX wieku.

Samochód już wówczas »»»

Dzieło polskich rąk!

Samochody POLSKI FIAT budowane są w Państwowych Zakładach Inżynierji w Warszawie na podstawie licencji fabryki samochodów FIAT w Turynie, założonej w 1899 r. i będącej jedną z najstarszych i najpoważniejszych wytwórni samochodowych świata.

Wytwórnia samochodów POLSKI FIAT, znajdująca się w Warszawie przy ul. Terespolskiej 34 – 36, jest wyposażona we wszelkie najbardziej nowoczesne maszyny i narzędzia dla seryjnej produkcji samochodów. Surowce i półfabrykaty dla budowy samochodów POLSKI FIAT pochodzą z polskich Hut i Odlewni, części i akcesorja z wytwórni krajowych, które dzięki fabrykacji samochodów w Polsce, rozwinęły i udoskonaliły nowe działy produkcji i dają tem samem zatrudnienie licznym zastępom pracowników.

Kto kupuje samochód POLSKI FIAT, nietylko nabywa za wydane pieniądze pełną wartość, gdyż ceny tych samochodów, doskonale przystosowanych technicznie do warunków miejscowych, odpowiadają przeciętnym cenom rynkowym w Europie – lecz przyczynia się również do rozbudowy własnego przemysłu samochodowego, którego istnienie i rozkwit jest oznaką kultury i dobrobytu społeczeństwa.

Wytwórnia położona w centrum Polski zapewnia sprawną i stałą obsługę oraz dostawę tanich części zamiennych.

POLSKI FIAT

5

MIŁYCH NAGROD GWIAZDKOWYCH
ZA MAKSYMALNĄ ILOŚĆ KILOMETRÓW
PRZEBYTYCH NA SAMOCHODZIE

POLSKI FIAT 508

Włoski Fiat (Torino) przeznaczył 3 pudła z rozbieranemi małemi modelami 508-ek, dla polskich posiadaczy tych doskonałych maszyn, którzy przebyli największe ilości na 508-ce do dnia 10 grudnia b. r.
Celem ubiegania się o nagrodę, mogącą być wspaniałym podarkiem gwiazdkowym dla naszych dzieci, należy do dnia 18 grudnia przesłać do firmy

POLSKI FIAT S. A., Warszawa, Sapieżyńska 6

1) Imię i nazwisko, adres. 2) Numer silnika. 3) Ilość przebytych klm (wg. licznika)

Reklama Fiat 508

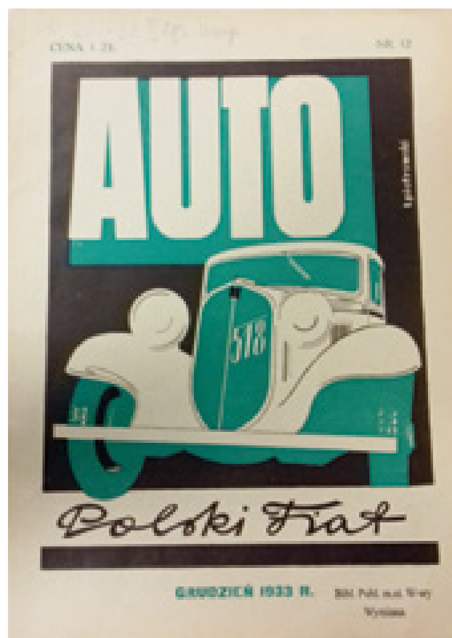
»»» nie prezentował najwyższego poziomu technicznego, ale jego główną zaletą było to, że był tani w produkcji. Oprócz relatywnie niskiej ceny, do kupna samochodu zachęcały same władze. Nabywca nowego samochodu zyskiwał prawo do odliczenia od podatku dochodowego aż 20% ceny w ciągu dwóch lat. Specjalne przywileje otrzymali również urzędnicy państwowi, a także pracownicy sektora spółdzielczego, którzy mogli nabyć 508-kę w ramach czteroletniego, nieoprocentowanego kredytu. To spowodowało, że Fiat 508 był najpopularniejszym samochodem w międzywojennej Polsce.

FIAT 508 Poczty Polskiej w Pińskim porcie



Niestety, do dziś przetrwało niewiele egzemplarzy, zwykle w muzeach i kolekcjach prywatnych. Był małym, dwudrzwiowym. Montowano w nim silnik o pojemności 995 cm sześc. i mocy 20 KM z trzybiegową skrzynią biegów. Rok po premierze pojawiły się wersje: sportowa, wyposażona w silnik o mocy 30 KM oraz wojskowa. W 1934 roku przeprowadzono zmiany: zwiększono moc silnika do 24 KM i zastosowano czterobiegową przekładnię. Zwiększył się też rozstaw osi i dodano do oferty wersję czterodrzwiową. Rok 1937 to model 508C, oficjalnie nazwany 1100 Balilla. Zastosowano w nim silnik o pojemności 1089 cm sześc. i mocy 32 KM.

Polski Fiat 518 Ardita – Mazur stał co najmniej o klasę wyżej. Był montowany, a później produkowany również w PZInż w Warszawie i również oparty był na licencji włoskiej firmy Fiat. Samochód produkowany był w dwóch wersjach: jako kareta siedmiomiejscowa – L oraz pięciomiejscowa – C , z wygodniejszymi fotelami rozkładanymi nawet do spania. Jego nadwozie zostało wykonane ze stali z elementami drewnianymi. Pod maską znalazł się silnik gaźnikowy, 4-cylindrowy, 4-suwowy, dolnozaworowy, chłodzony cieczą, o



Reklama FIAT 518 w magazynie AUTO

pojemności skokowej 1,9 litra. Jego moc przy 3600 obr/min. wynosiła 45 KM. Auto osiągało prędkość maksymalną 100-110 km/h i paliło średnio 11,5 l na sto kilometrów.

Takie oto samochody pojawiły się od roku 1934 w powiecie łuninieckim Drugiej Rzeczypospolitej.

13. Przed 1938 rokiem najbardziej poważnym, godnym nawet majestatycznym samochodem w przedwojennym Łunińcu był

Samochód starosty łuninieckiego POLSKI FIAT 518 C,

Nr rejestracyjny: przed 1937 r. – **PL-37 391** , po 1937 – **A55-163**, 5 (w Ewidencji błędnie podane 4 miejsca) – osobowy produkcji 1934 roku. Właściciel – Wydział Powiatowy Łuniniecki (Starostwo), miejsce garażowania – ul. Młodzianowskiego, 4.

Ciekawość budzi mianowicie rok wyjścia w życie tego pojazdu. W1934 dopiero zaczął się przedseryjny przedprodukcyjny montaż Fiata 518 w P.Z. Inż. z podzespołów włoskich Fiata 518 Ardita. Do Łunińca trafiła «krótsza» wersja – C («dłuższa była L). Na podwoziu tego samochodu zbierano później ciężarówkę FIAT 618, jeden z takich pojazdów był w baonie KOP w Sienkiewiczach. Sam FIAT 518 od roku 1936, produkowany na licencję stał się nazywać FIAT 518 MAZUR.

Z takiego samego przedprodukcyjnego montażu w P.Z.Inż z podzespołów włoskich (stąd nieco odrębna numeracja silnika i podwozia w Rejestrze) do Dowództwa K.O.P. w Łachwie trafił nowy Polski Fiat pierwszej serii w włoską nazwą Balilla.

14. Samochód POLSKI FIAT 508 Balilla 1, Nr. rejestracyjny **A 55-244**, 4-osobowy, produkcji 1934 roku. Właściciel – Dowództwo Brygady K.O.P. «Polesie», Miasteczko Łachwa, powiat łuniniecki.



15. Samochód POLSKI FIAT 508 3 seria JUNAK, Nr rejestracyjny **A 55-211**, 4 – osobowy, produkcji 1936 roku. Właściciel – Korpus Ochrony Pogranicza, Dowództwo 15 batalionu, Ludwikowo, powiat łuniniecki.

16. Samochód POLSKI FIAT 508 3 seria JUNAK , Nr rejestracyjny **A55-269**, 4 – osobowy, produkcji 1937 roku. Właściciel – Placówka Wywiadowcza Nr. 6 K.O.P. w Łunińcu.

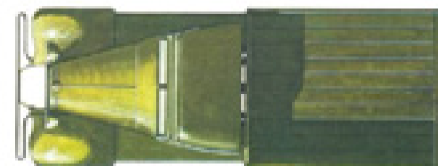


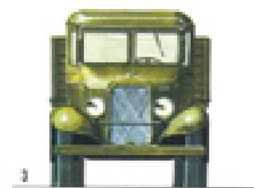
17. Samochód POLSKI POLSKI FIAT 508 3 seria JUNAK, Nr rejestracyjny **A55-030**, 4 – osobowy, produkcji 1937 roku. Właściciel – Zarząd dóbr Rzepichowsko – Chotyńczyckich. Hancewicze, powiat łuniniecki.



18. Samochód ciężarowy na bazie Fiata Mazur – POLSKI FIAT 618, Nr. rejestracyjny **A55-214**, produkcji 1937 roku. Właściciel – Dowództwo 16 batalionu, Sienkiewicze, powiat łuniniecki.







Fiaty 518 podobnie jak 508 również służyły w Wojsku Polskim. Wprowadzono w nich jednak pewne modyfikacje. Samochód wyposażono w brezentowy, składany »»»





»»» dach i wyposażono w terenowy reduktor i szerokie ogumienie o terenowym bieżniku – FIAT 508 Łazik. Interesujący jest fakt, że samochody Policji Państwowej i KOP były wpisane do Wykazu Rejestru Samochodowego i mieli w ewidencji, jak i inne samochody służbowe (OSP, Starostwo, Sejmik) tablice rejestracyjne cywilne. W odróżnieniu od nich, samochody wojskowe (minus K.O.P.) mieli własne tablice rejestracyjne, przed 1937 rokiem – **XXXX**, **XXXXX**, po 1937 – **WXX-XXX** i do Ewidencji pojazdów mechanicznych Referatu samochodowego powiatu łuninieckiego nie zostały wpisane. Dlatego odpowiedzieć na pytanie, czy posiadał 3 batalion 84. Pułku Strzelców Poleskich 30. Dywizji Piechoty w Łunińcu samochody (na pewno, że tak!), jakie i ile ich było, autorom się nie udało...

Wojskowe tablice rejestracyjne przed 1938 rokiem mogli posiadać również emeryci wojskowi, co wiązało się nie tylko ze wyższym statusem społecznym, lecz dawało dodatkowe oszczędności w postaci ulg paliwowych i podatkowych.

Ciągle jednak Druga Rzeczpospolita nie powiedziała ostatniego słowa w motoryzacji...

Zmianę na lepsze przyniósł rok 1937, kiedy to zaczęto montować



w Warszawie w zakładach» Lilpop, Rau & Loewenstein» Chevrolety Master Sedan na moc licencji amerykańskiej. Model ten cieszył się dużą popularnością. «Bądź jednym z 13 milionów. Tylu zadowolonych właścicieli Chevroletów przemierzało nimi drogi całego świata». Broszura o takiej treści zachęcała w Polsce międzywojennej do zakupu wspomnianego Chevroleta Mastera Sedana za cenę ponad 7 tys. zł. Napędzał go 6-cylindrowy silnik o pojemności 3,5 litra i mocy 85 koni mechanicznych. Auto można było rozpędzić do 126 km/h. Jego średnie spalanie wynosiło niemal 14 litrów benzyny na 100 km.

Samochód osobowy Chevrolet model Master Sedan 1937-1939 r produkcji Lilpop Rau & Loewenstein
Dane Techniczne

Silnik:	benzynowy, górnozaworowy (OHV)
Położenie silnika:	przód, wzdłużnie
Ilość cylindrów / układ:	6 / rzędowy
Pojemność skokowa:	3548 cm3
Średnica/skok tłoka:	88,90 mm X 95,25 mm
Stopień sprężania:	6,25:1
Moc:	85 KM
Stosunek mocy do masy:	0,063 KM/kg
Gaźnik:	Carter W-1
Napęd:	na tylne koła
Skrzynia biegów:	manualna, 3-biegowa, dźwignia w podłodze
Sprzęgło:	jednotarczowe suche
Układ chłodzenia:	cieczowy
Nadwozie:	stalowe, 5 osobowe
Wysokość:	2670 mm
Szerokość:	1791 mm
Długość:	4763
Rozstaw osi:	2851 mm
Rozstaw kół:	przednie 1420 mm, tylne 1499 mm
Prześwit (mm):	216 mm
Zawieszenie:	resory półeliptyczne
Koła:	tarcze stalowe
Ogumienie/rozmiar:	pneumatyczne produkcji „Stomil" Poznań / 6.00 x 16.00"
Hamulce:	hydrauliczne, bębnowe działające na 4 koła
Pojemność zbiornika paliwa:	53 litry
Masa pojazdu:	1340 kg
Prędkość maksymalna:	128 km/h
Zużycie paliwa:	13,8 l / 100 km
Cena samochodu:	7540 złotych (1938 r.)

Jeden z takich samochodów w Wydziale Powiatowym (Starostwie Łuninieckim) pojawił się w roku 1938 i razem z Fordem modelu V8 – 48 produkcji 1935 roku i Fiatem Ardita 518 C starosty łuninieckiego, były najbardziej bogato wyposażonymi, nowoczesnymi i eksponującymi moc i prędkość pojazdami mechanicznymi powiatu łuninieckiego.

19. Samochód CHEVROLET MASTER SEDAN, Nr rejestracyjny **A55-312**, 6 – osobowy produkcji 1937,



rejestracja – 25.03.1938 roku. Właściciel – Wydział Powiatowy Łuniniecki (Starostwo), miejsce garażowania – ul. Młodzianowskiego ,4.

20. Samochód FORD V8-48, Nr rejestracyjny **A55-039**, 5 – osobowy produkcji 1935 roku. Właściciel – Mikaszewickie Zakłady Wyrobów Drzewnianych «OLZA», Mikaszewicze, powiat łuniniecki.



Ten ostatni samochód – świetny 8 cylindrowy sedan stał na wyposażeniu jednej z największych w Europie i największej w Polsce fabryki Delta – fornierów i dykty w Mikaszewiczach. Tym samochodem zamykamy spis pojazdów mechanicznych Referatu samochodowego powiatu łuninieckiego.

Wyżej wymieniona analiza przedstawia stan aktualny na czerwiec 1938 roku, lecz chciało by się zaznaczyć, że sytuacja w stanie motoryzacji powiatu łuninieckiego dynamicznie się zmianiał. Oprócz opisanej wyżej propozycji wymiany samochodu Ford na sztuzer «Manlicher», samochód osobowy Opel, nie zaznaczony w Spisie, znajdował się w posiadłościach Ks. Druckich-Lubeckich w Łuninie, o czym wspomina w swoich artykułach nestor łuninieckiego krajoznawstwa Pan L. Kołosow:

Trzeba jeszcze dodać ten fakt, że prawie nie zachowało się zdjęć łuninieckich przedwojennych samochodów ani motocykli. Prawie wszystkie zamieszczone w tekście zdjęcia dotyczą tematu, ale nie są zdjęciami z powiatu łuninieckiego, autorzy nie posiadają więcej, niż zamieścili na łamach. Być może czytelnicy magazynu «Echa Polesia» pomogą odnaleźć i nasycić ten artykuł faktycznym łuninieckim materiałem fotograficznym.

Jest jeden pozytywny wyjątek. Słynna polska pisarka, rodem z Łunińca, Maria Alina Towiańska-Michalska uprzejmie udostępniła zdjęcie(str. 77), w którym ona, będąc 6-letnim dzieckiem, siedzi w kabriolecie FORD A produkcji 1929 roku Łuninieckiej Gminy Wiejskiej podczas zawodów hippicznych w Łunińcu. Za kierownicą tego samochodu – Wójt Gminy Łuniniec Pan Wiktor Machczyński?, obok niego siedzi wuj Pani Marii Aliny Pan Edward Bilewicz. Z tyłu obok Marii Aliny – dwie nauczycielki szkoły powszechnej Polskiej Macierzy Szkolnej: Helena Korolkiewiczównia i Januszkiewiczówna – «Kropielka». Już po przygotowaniu materiału, dostałem list od krewnwgo Pani Aliny – Pana Huberta Bilewicza ze Słupska o następującej treści:

« ...Niemniej ja pamiętam, że babcia opowiadała, że samochód należał do rodziny Kęstowiczów, ... i oni mieszkali chyba w Postawach, a w Łunińcu tylko odwiedzili rodzinę...»

Według danych z Internetu ***(http://postawyiokolice.blogspot.com/2016/06/),*** rodzina Kęstowiczów w Postawach posiadała od 1932 roku samochód osobowy. Może akurat ten Ford? Kto wie?

Jest jedna okoliczność, która nie daje spokoju. Czy spróbował ktoś wyobrazić sobie drogę z Postaw do Łunińca, zwłaszcza w tym okresie. Postawy-Wilno – 120-130 km. Wilno-Łuniniec – 500! I to teoretycznie na dzień dzisiejszy. Faktycznie, ta droga była nie do pokonania, istniała tylko jedna możliwość – załadować samochód w Wilnie na platformę kolejową, i 1000 km koleją z powrotem. Kto mógł zdecydować się na taką podróż?..

Niestety, Polska nie była rajem motoryzacji... W całym województwie poleskim, czyli na obszarze 36,7 tys. km kw., w roku 1939 zarejestrowane były 62 samochody »»»

»»» ciężarowe i 268 samochodów osobowych. Dla przykładu, w Belgii o obszarze 31 tys. km. kw. zarejestrowanych było w tym samym czasie 78 tys. samochodów ciężarowych i aż 146 tys. osobowych (3,2 samochody ma 10 tys. – w Poleskim i 268 – w Belgii). Przyczyn tego należy szukać w ogólnej sytuacji w kraju po rozbiorach i wojnie, braku infrastruktury, kryzysie światowym i niewłaściwej względem motoryzacji polityce. Mimo tego, motoryzacja na miarę możliwości docierała i do kresów Kresów – powiatu łuninieckiego województwa poleskiego. Pojawiały się drogi bite, poprawiała się infrastruktura, otwierały drzwi kursy jazdy dla kierowców, powoli zwiększał się park samochodów, rowerów, motocykli. Nie tylko służbowych, lecz prywatnych. Pojawiły się wcale «przodowe» luksusowe pojazdy, takie, jak Chevrolet Master Sedan czy Ford V8 – 48 własnej polskiej produkcji licencyjnej.

Często analitycy skupiają się na krytyce polskiej przedwojennej motoryzacji, porównując ją z krajami Europy Zachodniej i Stanami Zjednoczonymi, wcale zapominając o porównaniu ze Związkiem Radzieckim, który podjął wyścig motoryzacji od takiego samego poziomu, co i Druga Rzeczpospolita, to znaczy od «zera».

U wschodniego sąsiada w roku 1927 było dopiero **12 tys**. samochodów na 150 mln. obywateli, kiedy w Polsce w tym samym roku – **16633** na 31,2 mln.

W roku 1934 w ZSRR było 100 tys. samochodów , czyli **6,25 na 10 tys**. mieszkańców. W Rzeczypospolitej – 26969 – **7,9 na 10 tys**., i to, biorąc pod uwagę spadek do tej cyfry z 39391 w roku 1931 i początek w 1932 roku produkcji największego zakładu samochodów Ford – później GAZ – w Niżniem Nowgorodzie.

W roku 1940 z ZSRR było 106,9 tys. – **5,47 na 10 tys**. mieszkańców samochodów osobowych, w Polsce w 1939 odpowiednio – **9,13 na 10 tys**.

Autobusów: 15600 – 2038. Ale miażdżąca różnica na końcu lat 30-ch zanotowana w samochodach ciężarowych: 655700 (**33,6 na 10 tys**.) w ZSRR – 8609 (**2,47 na 10 tys.**) w Polsce.

Wnioskuję, że mimo zacofania w sprawie produkcji samochodów ciężarowych i traktorów i nasycania rynku tymi rodzajami pojazdów, sytuacja z samochodami osobowymi w Drugiej Rzeczypospolitej, w porównaniu do Związku Radzieckiego , nawet w odległym od centrum państwa powiecie łuninieckim, wyglądała dużo lepiej, niż w większości rejonów ZSRR. Biorąc pod uwagę, że nie udało się odnaleźć żadnej statystyki pojazdów osobowych w poszczególnych rejonach, na przykład, Białoruskiej SRR, przypuszczam, że w większości rejonów przedwojennej Białorusi samochodów osobowych, przede wszystkim prywatnych, nie było w ogóle, a w powiecie łuninieckim ich było 17.

SWIATOSŁAW JANOCZKIN
ŁUNINIEC-WARSZAWA

Podczas przygotowania opracowania wykorzystane zostały następujące źródła:

- internetowe:
- Wikipedia;
- http://moto.wm.pl/;
- http://www.polskifiat508.pl;
- Fotografie z otwartych źródeł sieci Internet.
- Tablice rejestracyjne – strona internetowa Manufaktury Blach Tłoczonych.
- Archiwum prywatne Pani Marii Aliny Towiańskiej-Michalskiej (Szczecin).
- Zdjęcia Muzeum Polskich Formacji Granicznych.

Bibliograficzne:
- M. Kacprzak «Towarzystwo Ziem Wschodnich 1933 – 1939»;
- Dr Michał Marczak «Przewodnik po Polesiu», Brześć, 1935;
- Mały Rocznik Statystyczny. GUS. Warszawa. 1939;
- W. Śleszyński «Województwo Poleskie». Monografia. Avalon. Kraków. 2011.
- «Auto» nr z lat 1924-1935.
- Archiwalne:
- Państwowe Archiwum Obwodu Brzeskiego;
- Biblioteka Narodowa, Warszawa;
- Archiwum Akt Nowych, Warszawa.
- Prywatna kolekcja autora.



Wiktoria Wołczek


Katarzyna Nowik

LAUREACI
KONKURSU PLAKATU
NIEPODLEGŁOŚCIOWEGO,
UCZNIOWIE POLSKIEJ
SZKOŁY SPOŁECZNEJ
IM.I.DOMEYKI W BRZEŚCIU



Wiktoria Cwigun



Daria Dalinczuk



Maria Bobrowa


Nie chciejcie ojczyzny,
która was nic nie kosztuje.
Jan Paweł II